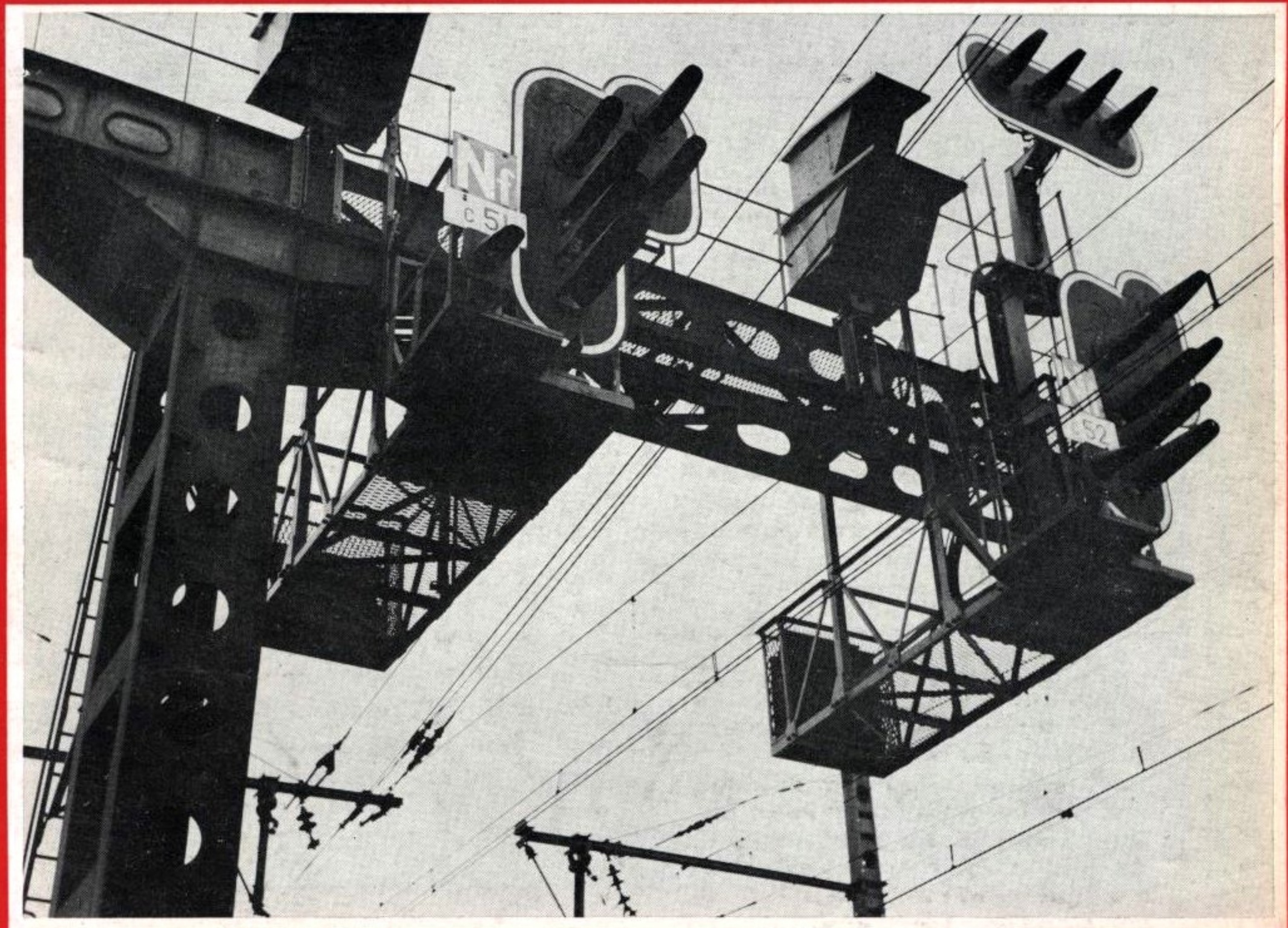
Loco revue

Décembre '70

N° 312

" Spécial Noël "

La revue des modélistes et amateurs de chemins de fer



Préface au Musée du chemin de fer
La signalisation S N C F
Chemin de fer musée au 1/43
Sondage Loco-Revue : résultats
Le dépôt vapeur

FRANCE 5,50 F
ETRANGER 6,00 F

Loco-Revue N° 312 - Décembre 1970 - 33e année

LOCO revue

N° 312
Décembre '70
33e année

LA PREMIERE REVUE FRANÇAISE DES MODELISTES
ET AMATEURS DE CHEMINS DE FER

Fondée en 1937 par Jean Edmond FOURNEREAU
Directeur et Rédacteur : Jean FOURNEREAU Fils

Affiliée à la FFMF

FERPRESS

SOMMAIRE

	Page
En préface au futur Musée du chemin de fer	560
Un chemin de fer musée au 1/43	564
Signalisation et installations de sécurité sur les réseaux miniatures	570
Réalisation d'une 230.G Sud-Ouest en HO	572
Sondage Loco-Revue juillet-août 1970, résultats partiels	574
Le dépôt vapeur, ses installations, pour un meilleur réalisme de votre réseau (suite)	577
Le plan du mois : 030+030 T-E 410 à 417 du Réseau breton (1/43)	582
En direct avec nos lecteurs	587
Trucs et moyens : réalisation de bandages en maillechort	588
Loco-Revue jadis et naguère	589
Chemins de fer touristiques et lignes musées en France (liste complémentaire)	592
Schémas électriques complets d'un réseau (suite)	594
Model shopping	596
La page de la FFMF	601
Table des matières 1970	605

Dans notre prochain numéro :

Un réseau de chantier de l'E.D.F. — Le chemin de fer de la montagne des Deux Aigues : 1er prix du concours du lingot d'or LGB — Visite à un collectionneur : M. Baricheff — Signalisation et installations de sécurité sur les réseaux miniatures (suite) — Schémas électriques complets d'un réseau (suite) — Réalisation d'une 230.G Sud-Ouest en HO (suite et fin) — Conception d'un outil à repousser les lignes de rivets — Test : La 232.T ex Prusse T 18 de Liliput — Coup d'œil chez les modélistes — Plan de réseaux de M. Lemasson, 2e prix du concours Loco-Revue "vacances 70".

NOTRE COUVERTURE

Potence unifiée : panneaux de block combinés, carré + rappel de ralentissement complétés de T. I. V. et indicateur de direction.

Cliché Oger.

CHANGEMENT D'ADRESSE

Pour toute modification d'adresse prière de joindre avec la dernière bande 1,20 F. en timbres poste, l'échéance d'abonnement est indiquée à droite et en haut du cliché d'adresse.

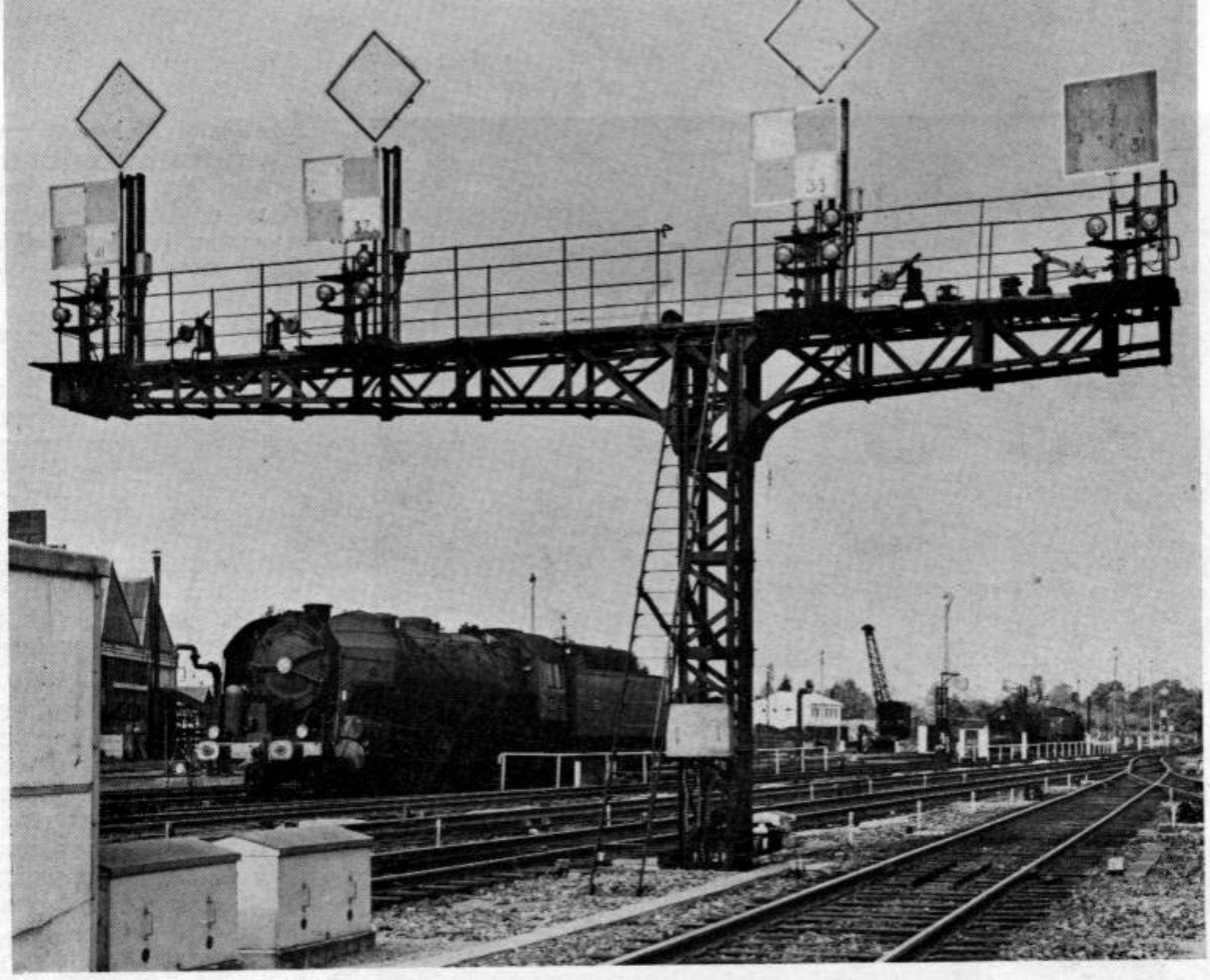
Administration - Rédaction - Publicité - Abonnements :
Editions LOCO-REVUE, Boîte postale 9 - 56 AURAY
Tél. : 65 AURAY
R. C. Lorient 66 A 182 - C. C. P. France : 2081-39 Paris, Belgique : 6000-32 Bruxelles.

Tarif abonnement (11 numéros, Loco-Revue ne paraît pas en Août)

FRANCE : 45,00 F — Etranger 50,00 F ou valeur équivalente en devises.
Supplément pour emballage cartonné : 2,00 F.

ET N'OUBLIEZ PAS, LOCO-REVUE EST EN VENTE DANS TOUS LES MAGASINS SPÉCIALISÉS, LES BIBLIOTHÈQUES DE GARE ET MÊME DES AÉROGARES

TEXTES et CLICHÉS : tous droits réservés. Les articles publiés n'engagent que la responsabilité de leur auteur. Les manuscrits non insérés ne sont pas rendus.
Les insertions publicitaires publiées n'impliquent nullement l'engagement de la revue de recevoir toutes les annonces qui lui seraient soumises. Le contrat de publicité n'est pas réalisé sur la seule sollicitation de l'annonceur, mais par l'acceptation du journal qui conserve l'entière liberté d'y donner ou de n'y pas donner suite sans avoir à fournir motifs ou justifications.



Signalisation mécanique en gare d'Auray

Cliché Loco - Revue

LA SIGNALISATION

son implantation rationnelle sur le réseau miniature

par J. DESPRETZ

La signalisation, sa réglementation particulière comme les normes régissant son implantation rationnelle sur le réseau miniature sont des sujets sur lesquels nos lecteurs nous posent fréquemment des questions.

Le fait est que les ouvrages de base qui existaient sur la question sont, pour la plupart, épuisés aujourd'hui et que l'étude que nous avions nous-mêmes publiée en 1957 et 1958, « Le code du rail en France » concerne des numéros Loco-Revue **à présent introuvables (nos 169, 170, 171 et 172).**

Il nous paraît donc opportun de revenir sur ce sujet important pour la sécurité de nos réseaux miniatures.

Nous nous sommes assurés, pour ce faire, le concours d'un spécialiste en la matière, M. J. Despretz, dont les réalisations et nombreux ensembles « Jidey », conçus pour la sécurité d'exploitation des réseaux modèles, sont aujourd'hui suffisamment connus des amateurs * pour que nous ne devions en dire davantage.

L'auteur se propose, dans la première partie de son étude, de rappeler la signification des signaux et panneaux SNCF, et de s'étendre ensuite sur l'implantation rationnelle de la signalisation sur le réseau miniature puis, dans une seconde partie, de se pencher sur les installations de sécurité elles-mêmes.

(*) Voir notamment **Loco-Revue** n° 306.

INTRODUCTION

Si l'on considère l'ensemble des installations miniatures, la signalisation semble être un peu le « parent pauvre » du p'tit train. Sur beaucoup trop de réseaux elle est pratiquement absente, ailleurs elle n'existe que pour la parade, au titre de décor. Il faut reconnaître aussi que l'amateur français n'est pas gâté par les fabricants dans le domaine de la signalisation. Des essais ont bien été faits par certaines firmes et des grandes marques présentent même signaux et block automatique efficace de pleine voie : c'est un bon début, mais qui demeure un peu trop simpliste, un peu trop du domaine du jouet.

Un réseau pourtant ne peut vivre sans signalisation. C'est une mesure de sécurité absolument indispensable ! C'est bien la raison pour laquelle le chapitre premier du Règlement général de sécurité de la SNCF est ainsi libellé :

Article 101. — Tout agent, quel que soit son grade, doit obéissance passive et immédiate aux signaux.

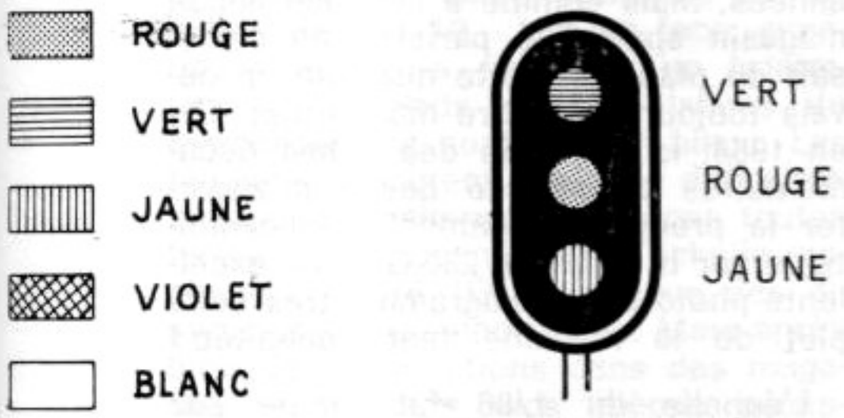
L'évolution constante de la signalisation vis-à-vis des nouveaux impé-

ratifs de densité de trafic et de vitesse montre bien, par ailleurs, l'importance que la SNCF attache à la signalisation, sans laquelle aucune exploitation valable ne serait possible.

Il est donc normal que les modélistes qui attachent tant d'importance au « réalisme », qui sont à la recherche du moindre petit détail parce qu'il « fait vrai », pensent également « signalisation », en ne se contentant pas seulement de l'évoquer sous la forme de signaux, panneaux et potences, mais en installant également une signalisation effective, ayant une action précise sur les trains.

La chose se complique sur nos réseaux miniatures du fait qu'il n'y a ni mécanicien ni conducteur à bord des machines pour observer les indications des signaux. Il nous faut donc obligatoirement implanter des automatismes, à moins de pouvoir disposer d'un opérateur pour chaque convoi, opérateur qui conduirait son train en respectant les indications des signaux.

Mais avant tout, je crois que ce qui manque le plus à l'amateur, c'est un guide ! Un ouvrage qui l'aiderait, non seulement dans le choix et l'implantation des signaux, leur emplacement par rapport aux appareils de voie, mais également dans la façon de les mettre en œuvre, les diverses méthodes pour réaliser les installations de sécurité.



EXEMPLE : PANNEAU 3 FEUX POUR BLOCK-AUTOMATIQUE EN PLEINE VOIE.

FIGURE 1.

Je vais donc essayer de combler cette lacune en expliquant les méthodes que j'ai utilisées pour résoudre ces problèmes et en montrant de quelle façon j'ai adapté la signalisation SNCF au réseau miniature.

Les installations de sécurité à la SNCF représentent un appareillage extrêmement complexe, et il n'est aucunement question de les reproduire intégralement. Les exigences de nos trains miniatures sont heureusement moindres et, de toute façon, différentes ! Ainsi, il est possible d'évoquer ces installations en les adaptant au modélisme, de façon à obtenir un fonctionnement sûr et parfait de nos trains et cela sans complications excessives.

GÉNÉRALITÉS

Les signaux existent sous la forme soit de signaux mécaniques, soit de signaux lumineux.

Les signaux **mécaniques** présentent :

— lorsqu'ils sont fermés :
- le jour une cocarde de couleur ou une aile de couleur étendue horizontalement ;
- la nuit un ou deux feux de couleur.

— lorsqu'ils sont ouverts :
- le jour la cocarde effacée ou l'aile rabattue sur le mât du signal ;
- la nuit un feu vert ; toutefois, certains signaux présentent à l'ouverture un feu blanc,

Les signaux **lumineux** sont constitués par des panneaux-signaux ou panneaux, qui présentent, le jour comme la nuit, les feux de nuit des signaux mécaniques correspondants.

La représentation schématique des signaux sera toujours, qu'il s'agisse des signaux mécaniques ou de signaux lumineux, un petit dessin rappelant le signal mécanique.

Voici, figure 1, les hachures ou grisés que j'ai adoptés pour la figuration des couleurs.

LES SIGNAUX D'ARRÊT

Signaux carrés

Le signal carré fermé commande au mécanicien l'arrêt absolu avant le signal.

Il présente (fig. 2) :

— le jour une cocarde à damier rouge et blanc de forme carrée ou rectangulaire ;

— la nuit, ou s'il s'agit d'un signal lumineux, deux feux rouges sur une ligne horizontale ou verticale.

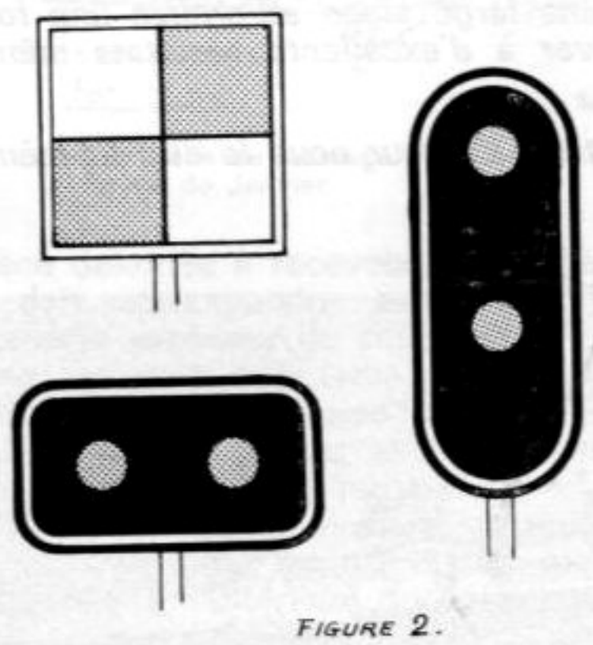


FIGURE 2.

Sur les voies de service ou certaines voies de gare, ou pour des mouvements de manœuvres effectués sur les voies principales, il est fait généralement usage d'un carré violet (fig. 3).

Le carré violet fermé présente :

— le jour une cocarde violette de forme carrée ;

— la nuit, ou s'il s'agit d'un signal lumineux, un feu violet.

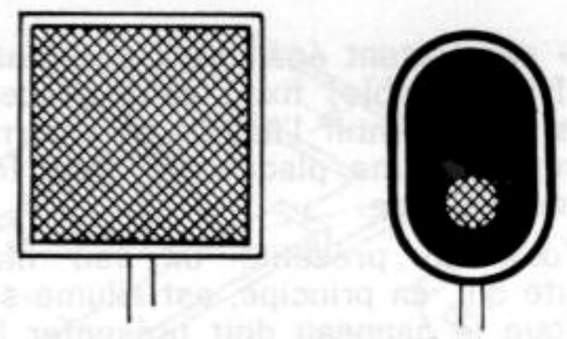


FIGURE 3.

De même que le damier fermé, le carré violet fermé commande au mécanicien l'arrêt absolu avant le signal.

L'aspect différent de ce signal d'arrêt par rapport au damier rouge et blanc, est justifié par le fait qu'il ne doit pouvoir être confondu avec, lorsque ces deux types de signaux se côtoient sur voies parallèles. Dans le cas, par exemple, en gare, d'une voie de service parallèle aux voies principales, les mécaniciens des trains directs circulant sur celles-ci ne peuvent ainsi se tromper étant donné l'aspect différent de ces deux signaux. En effet, de loin et de nuit, les deux feux rouges d'un carré intéressant la voie de service parallèle pourraient être observés à tort ; s'agissant d'un feu violet, la confusion n'existe pas.

Dans tous les cas, les signaux carrés fermés sont infranchissables.

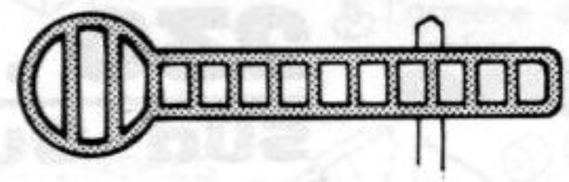


FIGURE 4

Sémaphore

Le sémaphore présente lorsqu'il est fermé :

— le jour, une aile peinte en rouge étendue horizontalement à gauche du mât du signal ;

— la nuit, ou s'il s'agit d'un signal lumineux, un feu rouge.

Le sémaphore fermé commande l'arrêt d'espacement des trains (block-system).

Nous verrons au paragraphe suivant « Dispositions particulières », que dans certains cas, le sémaphore peut éventuellement être franchi en marche à vue : « arrêt permissif ».

Dispositions particulières

Les panneaux susceptibles de présenter des indications de block comportent un feu supplémentaire appelé « œilleton de franchissement ».

Les panneaux de block non susceptibles de présenter l'indication « car-

ré » comportent également une plaque F (franchissable) fixe ; ceux susceptibles de présenter l'indication « carré » comportent une plaque NF (non franchissable) fixe.

L'œilleton présente un feu blanc bleuté qui, en principe, est allumé sauf lorsque le panneau doit présenter l'indication de signal carré fermé.

Les mécaniciens n'ont à observer l'œilleton ou la plaque que dans le cas d'un panneau présentant un feu rouge, ou d'un panneau éteint.

Ainsi, lorsqu'un mécanicien rencontre un panneau présentant un feu rouge et si l'œilleton est allumé, il se trouve effectivement devant un sémaphore fermé.

Devant un panneau éteint, le mécanicien ou conducteur se comportera :

— comme devant un sémaphore fermé si le panneau présente l'œilleton allumé, ou plaque F ;

— comme devant un carré fermé si l'œilleton est éteint (ou absent)

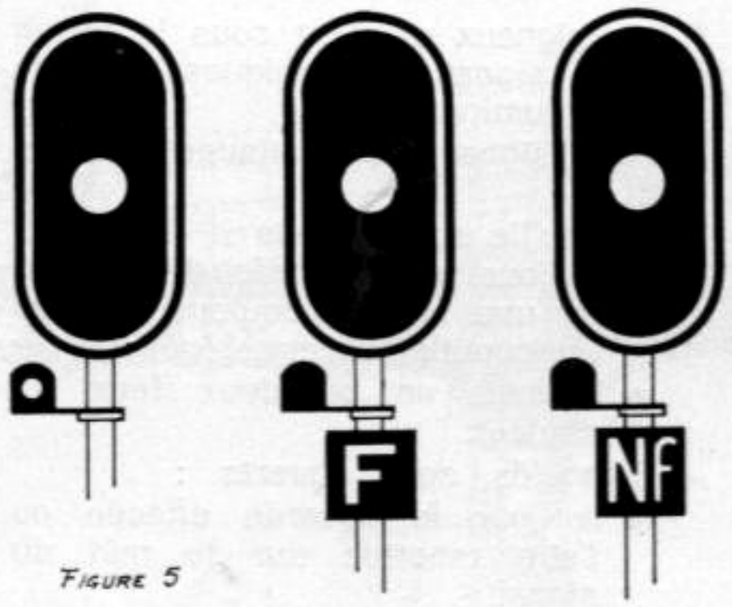


FIGURE 5

et si le signal arbore une plaque NF.

En règle générale, le sémaphore impose au conducteur de marquer l'arrêt avant le signal, ensuite, et dans certaines conditions, si le cantonnement n'est pas absolu, mais dit « permissif », le conducteur est autorisé, selon certaines conditions, à « franchir » le signal et circuler alors en marche à vue, c'est-à-dire en réglant sa vitesse en fonction de la visibilité et en demeurant toujours prêt à s'arrêter devant un obstacle : queue de train ou signal d'arrêt.

En block automatique, certains sémaphores situés en rampe peuvent exceptionnellement être franchis fermés sans arrêt.

En block manuel et s'il s'agit d'un sémaphore situé au droit ou aux abords immédiats du bâtiment des voyageurs, le mécanicien, s'il y a avantage pour le service, peut, sans marquer l'arrêt au sémaphore fermé, avancer en marche à vue et ne s'arrêter qu'au point habituel d'arrêt des trains.

Les engins haut le pied ou convois en manœuvres peuvent, sur l'ordre de l'agent qui commande la manœuvre, franchir un sémaphore fermé sans marquer l'arrêt.

(A suivre.)

Une 230 . G Sud-Ouest en HO

Clichés G. LYALL.

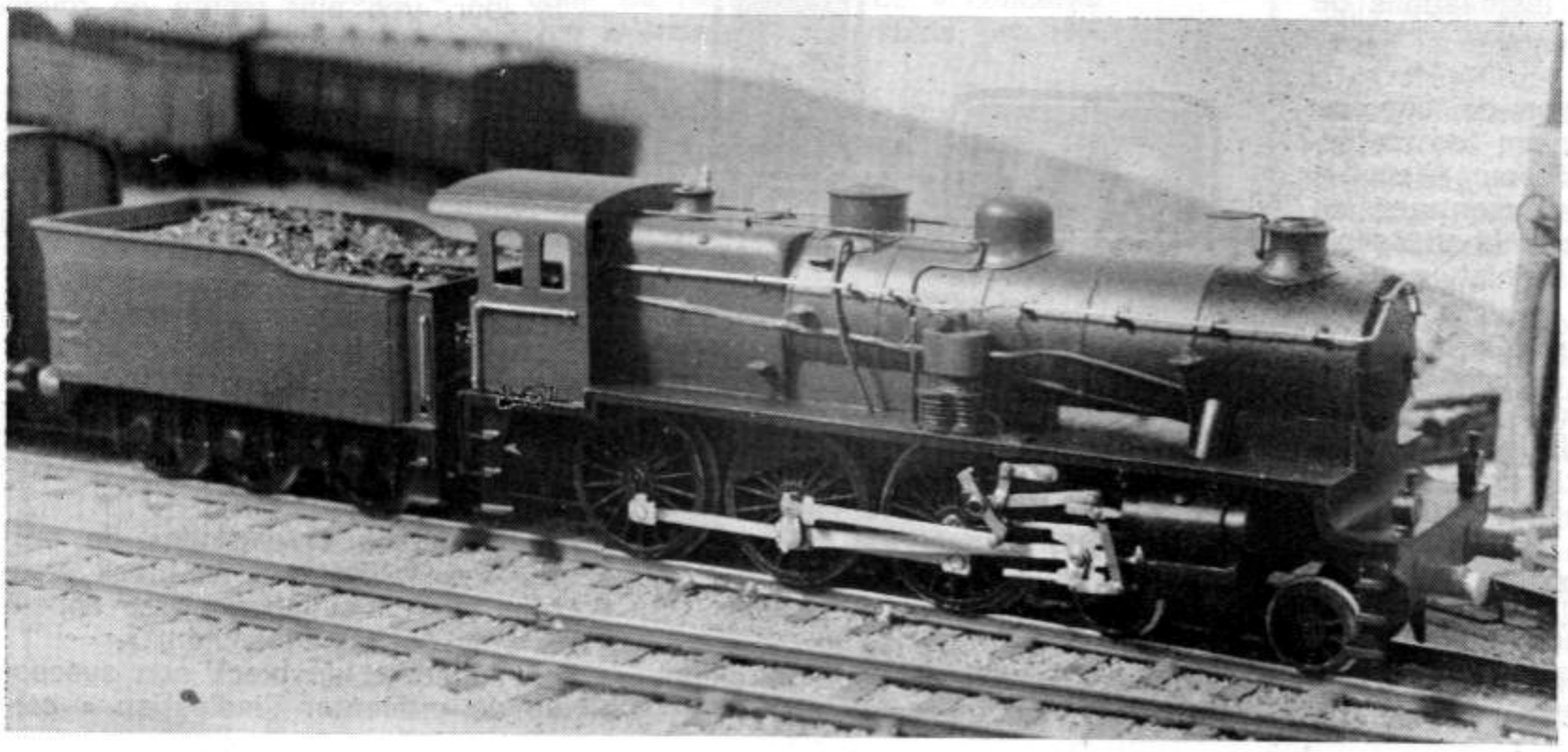
M. G. A. Lyall, un amateur d'Edinbourg, qui possède un petit réseau HO baptisé tout simplement « les Chemins de fer de rêve », n'est pas chauvin : témoin sa dernière réalisation, une jolie 230.G de la région Sud-Ouest SNCF.

Le modèle de M. Lyall se caractérise par un mode de construction original, où le bristol, malgré les apparences, tient une large place et prouve une fois de plus que l'on peut, en modélisme, arriver à d'excellents résultats même avec des moyens fort simples.

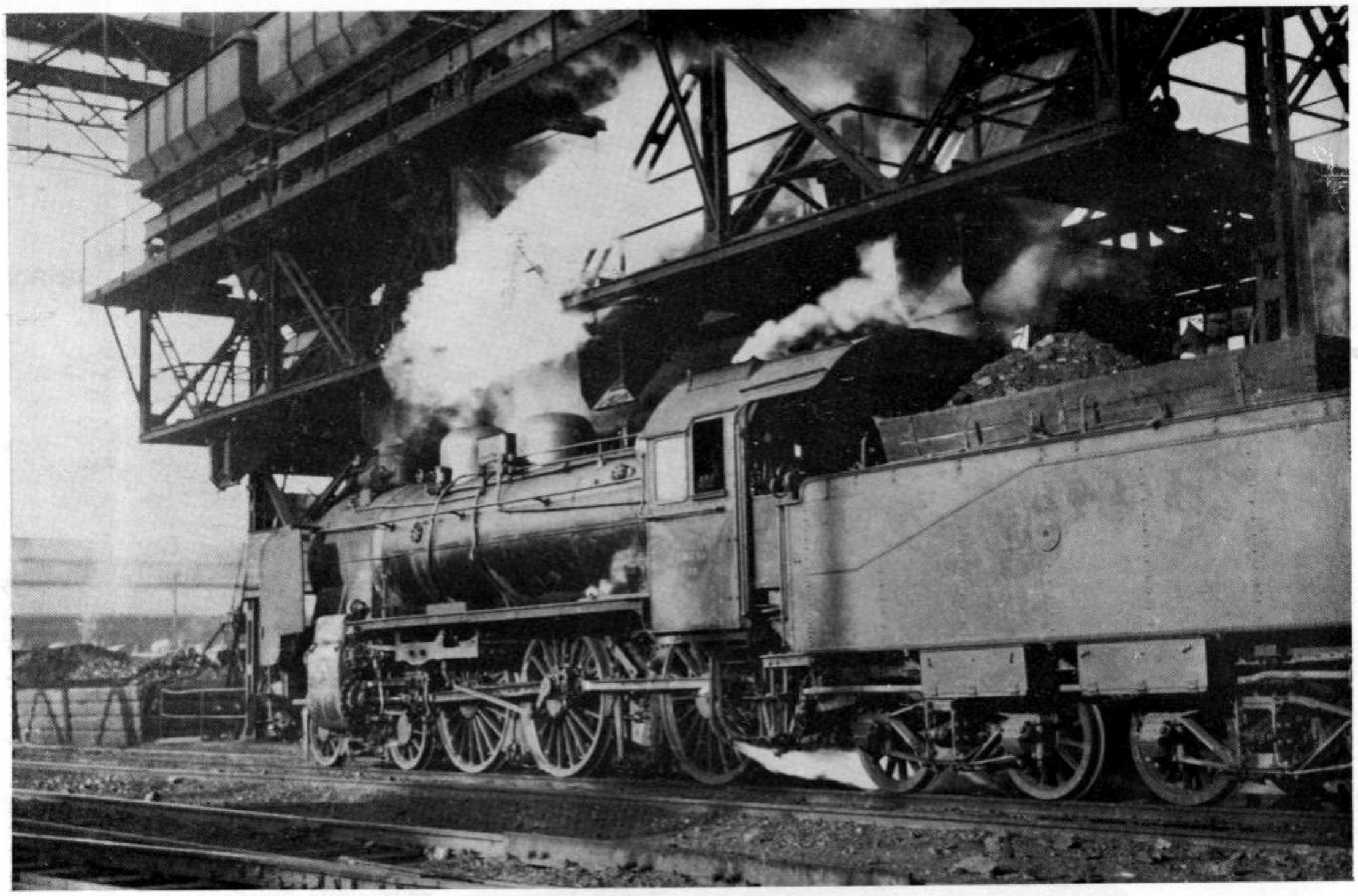
Mais pourquoi ce modèle plutôt qu'un autre ? L'auteur nous le dira lui-même en conclusion de sa description.

Ma décision d'entreprendre la construction à l'échelle HO d'une 230 G du S.-O. SNCF remonte à de nombreuses années, mais comme à l'époque aucun magasin spécialisé parisien ne disposait de plans de cette machine, je devais toujours remettre mon projet. Or, en 1964, la 14e série des fiches documentaires **Loco-Revue** devait m'apporter la première documentation exploitable sur la fameuse 230.G : une excellente photo et un diagramme très complet de la machine tant convoitée !

L'échelle du 1/86 fut dictée par l'existence dans le catalogue d'un fabricant spécialisé de Grande-Bretagne de roues de 21 mm de diamètre qui correspondaient à la demande. Quant à la traction, je la confiais à un moteur TRI-ANG X04 modifié afin de pouvoir attaquer l'essieu central.



Locomotive 230 G de la région Sud-Ouest SNCF réalisée par M. Lyall.



La 230 F 641 sous le silo-portique à Strasbourg

Cliché Gillot

Le dépôt vapeur, ses installations,
pour un meilleur réalisme de votre réseau

(voir également nos 308, 309, 310 et 311)

par J. GILLOT

4 - Différentes sortes de dépôts. Variantes

INTERVIEW D'UN PROFESSIONNEL

— Monsieur le Chef de dépôt, vous venez de faire une description très complète et méthodique de votre établissement.

Je dois vous avouer que, pour moderne et intéressant qu'il soit, votre dépôt, à lui seul, ne satisfait pas ma curiosité, car j'imagine que tous les dépôts de la SNCF, même à importance égale, ne sont pas bâtis sur le même modèle. Par exemple, le silo-portique à combustible ne se rencontre pas partout ; certains dépôts n'ont pas de rotonde ; d'autres ont à leur effectif des 141.R au fuel qui doivent nécessiter des installations particulières, etc.

J'aimerais savoir quelles sont toutes les installations qui peuvent varier d'un dépôt à un autre, avec, si possible, quelques exemples.

Voulez-vous, en quelque sorte, faire un exposé sur les variantes qu'on peut rencontrer.

— Votre curiosité est louable, cher Monsieur, et je vais essayer de la satisfaire.

Quoiqu'on puisse, dans certains cas, dégager des analogies entre les dépôts d'une même région, ayant une même importance et à peu près même ancienneté, il n'existe pas, sur la SNCF, deux dépôts absolument identiques, quant à la disposition des bâtiments et au tracé des voies, car il a toujours fallu tenir compte des emplacements lors des constructions.

Par exemple, après la dernière guerre, la SNCF a reconstruit un certain nombre de grands dépôts sur des emplacements nouveaux, les anciennes installations, vieilles souvent de plus de 50 ans, ne répondant plus aux nécessités sans cesse croissantes du trafic. Citons, sur la région Est, les dépôts de Châlons, Chaumont et Nancy, tous trois mis en service vers 1950. Il est évident que ces dépôts se ressemblent : même schéma directeur, unité architecturale des bâtiments, mais on ne peut pas, à proprement parler, dire qu'il y a identité absolue entre eux, d'ailleurs les services assurés sont différents.

Sur le réseau breton, au dépôt de Carhaix, chargement de "fin" à la sauterelle dans la 030-030 T E 411.

Cliché Thibaut

Remise couverte à 2 voies, dépôt de Moret.

Cliché Loco-Revue

— Le cas de la remise étant entendu, examinons, si vous le voulez bien, l'ensemble des installations que doit comporter un dépôt ayant des locomotives à son effectif, ou en relais. Ces installations se déduisent logiquement des opérations que doivent subir les engins moteur dans un dépôt, et que nous avons examinées précédemment. Je crois utile de les résumer ici :

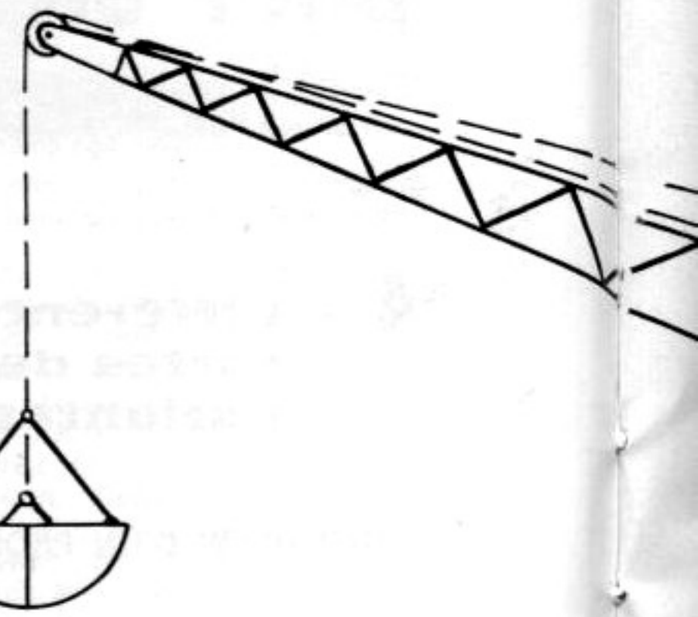
— Entrée et sortie des locomotives.

Les installations d'un dépôt sont fonction de son importance, c'est-à-dire de ses effectifs en personnel et en engins moteurs, du nombre de rentrées et de sorties d'engins par 24 heures, et de la nature des opérations périodiques d'entretien qu'on y pratique. Il est évident qu'un dépôt principal, qui peut comporter jusqu'à 200 locomotives et 1 200 agents, et qui exécute 3 levages par mois, aura des installations infiniment plus vastes et plus élaborées qu'un petit dépôt de troisième classe, ayant 20 machines, 60 agents et pas d'atelier d'entretien périodique. Le premier comportera, par exemple, un silo-portique de distribution de combustible et le second une simple grue ; le premier aura un gril important avec fosses noyées et portique à scories, le second deux ou trois voies parallèles avec de simples fosses vidangées à la main, etc.

— A l'extrême, on trouve ce qu'on appelle une remise, qui n'a aucune machine et aucun personnel à son effectif. Elle est constituée d'une remise couverte, à 1 ou 2 voies munies de fosses, et d'une grue hydraulique alimentée par le château d'eau de la gare voisine.

La remise peut être complétée par une petite soute à charbon, 50 tonnes environ, et une sauterelle ou une grue fixe à main, permettant aux agents de conduite de compléter, en cas de besoin, l'approvisionnement de leur machine.

Ces petits établissements tendent à disparaître avec l'utilisation rationnelle et intensive des engins moteur ; on n'en trouve plus guère qu'à l'extrémité de quelques lignes secondaires à voie unique.

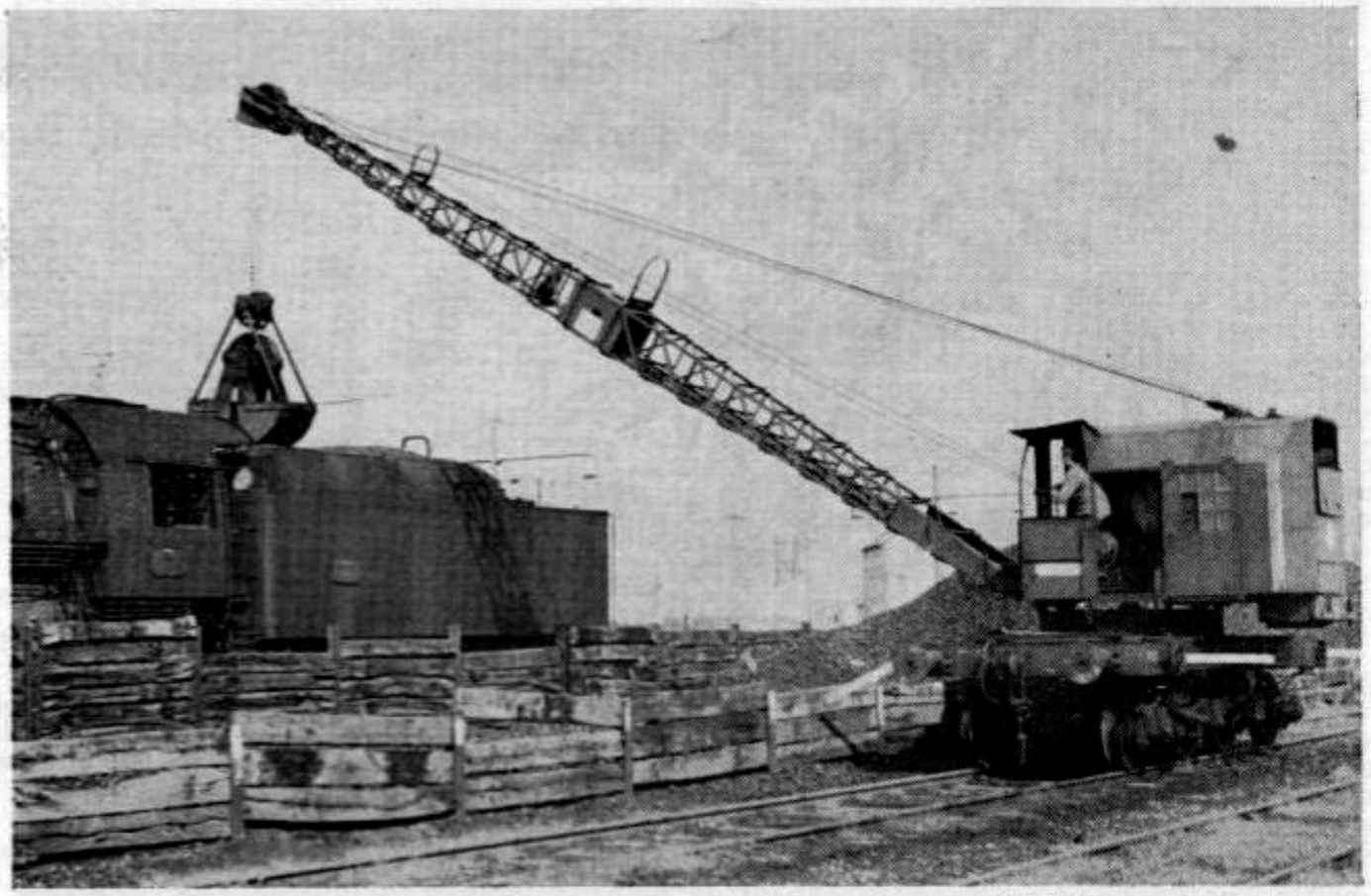


Benne preneuse de 1500 kg

— Approvisionnement :
en combustible,
en eau,
en sable,
en complexe TIA.
— Visite à la rentrée. Préparation à la sortie.
— Décrassage des foyers, des cendriers.
— Remisage.
— Entretien courant et périodique. Nettoyage.
Lavages des chaudières.
— Tournage des locomotives.
— Distribution :
de matière de graissage,
d'agrès de signalisation.

Et enfin, en « annexes », si l'on peut dire :

Bureaux. Poste de commande. Vestiaires. Foyers des agents de conduite. Bien entendu, je vous le répète, les installations permettant la réalisation de ces diverses opérations ne sont absolument pas comparables, en importance et souvent en nature, du plus modeste au plus grand dépôt.



Cliché Loco-Revue

Grue automotrice à combustible sur rails, à bogies,

1) **Entrée et sortie des locomotives :**

Ne prenez cela ni pour une boutade, ni pour une lapalissade !

On doit pouvoir simultanément faire entrer et faire sortir des engins, ce qui signifie que tout dépôt comporte nécessairement une voie de rentrée (avec fosse d'extraction et CRO d'essai) et une voie de sortie (voir schéma type d'un dépôt, **Loco - Revue,** n° 308).

En règle générale, ces deux voies sont situées côte à côte, ce qui est normal et rationnel, et permet de grouper en un seul ensemble les grils de rentrée et sortie. Les grils étant toujours réunis par des bretelles de jonction, cette disposition permet, en outre, le passage rapide d'une locomotive qui ne dispose que d'un court temps de stationnement au dépôt (ce qu'on appelle un « repiquage »).

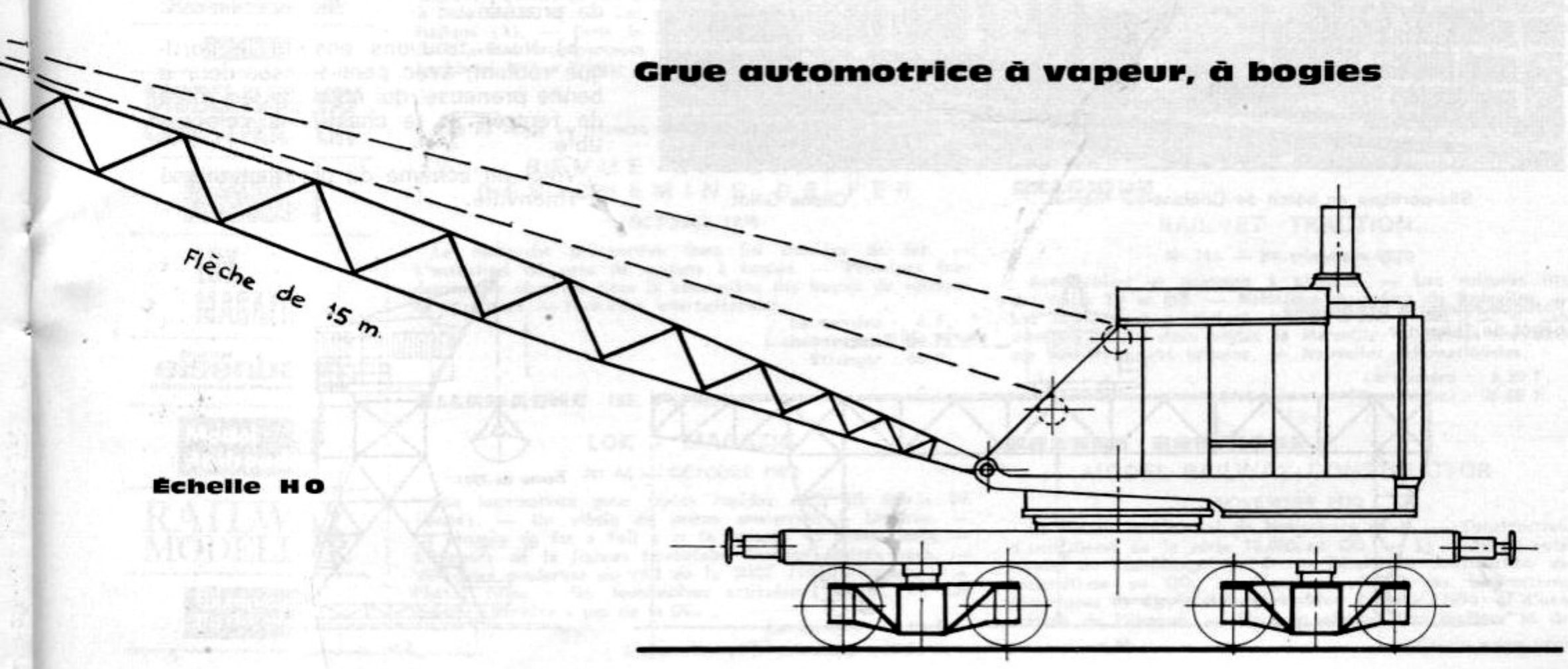
A titre d'exception (qui confirme la règle) certains dépôts, et non des moindres, sont conçus différemment : les machines entrent par une extrémité et sortent par l'autre, ce sont des dépôts « à sens unique », bien souvent anciens, enserrés dans des installations plus vastes en limitant l'extension. Citons le dépôt de Paris-La Villette.

Quant au poste de l'aiguilleur, il n'existe que dans les très grands dépôts, construits à l'écart des gares desservies. Lorsqu'il n'existe pas, il est remplacé par un téléphone d'annonce, par lequel les mécaniciens se font connaître directement au service de l'exploitation.

2) **Approvisionnement en combustible**

Au début du chemin de fer, il arrivait que l'on charge les tenders à dos d'homme, dans des hottes remplies à la pelle que l'on déversait dans les soutes en montant sur une esta-

Grue automotrice à vapeur, à bogies



Échelle HO

Grue à combustible sur rails, à 2 essieux, Cliché Loco-Revue

Silo-portique en béton de Châlons-sur-Marne. Cliché Gillot

cade. Bien entendu ce procédé n'existe plus, mais le terme estacade est, bien souvent, resté pour désigner le lieu du dépôt où l'on charge les machines.

a) Dans le cas le plus simple, le charbon est distribué aux locomotives à l'aide d'une grue à combustibles sur rails. Cette grue, toujours automotrice, est, en général, montée sur 2 bogies. Le plus souvent elle est mue par un moteur à vapeur. On commence à voir des grues entraînées par des moteurs diesel ; ce sont d'anciennes grues à vapeur que l'on a modifiées en conséquence.

Les bennes preneuses contiennent de 1 à 3 tonnes de charbon, selon leur importance.

L'installation est alors constituée, au minimum, par 3 voies parallèles :

— la voie de rentrée des machines,
— la voie de la grue,
— la voie des wagons d'approvisionnement de combustible.

Entre la voie des machines et la voie de la grue, sont implantées les cases à charbon, toujours en vieilles traverses disposées horizontalement entre des poteaux en profilés.

Ce procédé fut longtemps le seul a être utilisé, donc également pour des grands dépôts. Au besoin, on mettait 2 grues en série, chargeant simultanément les machines.

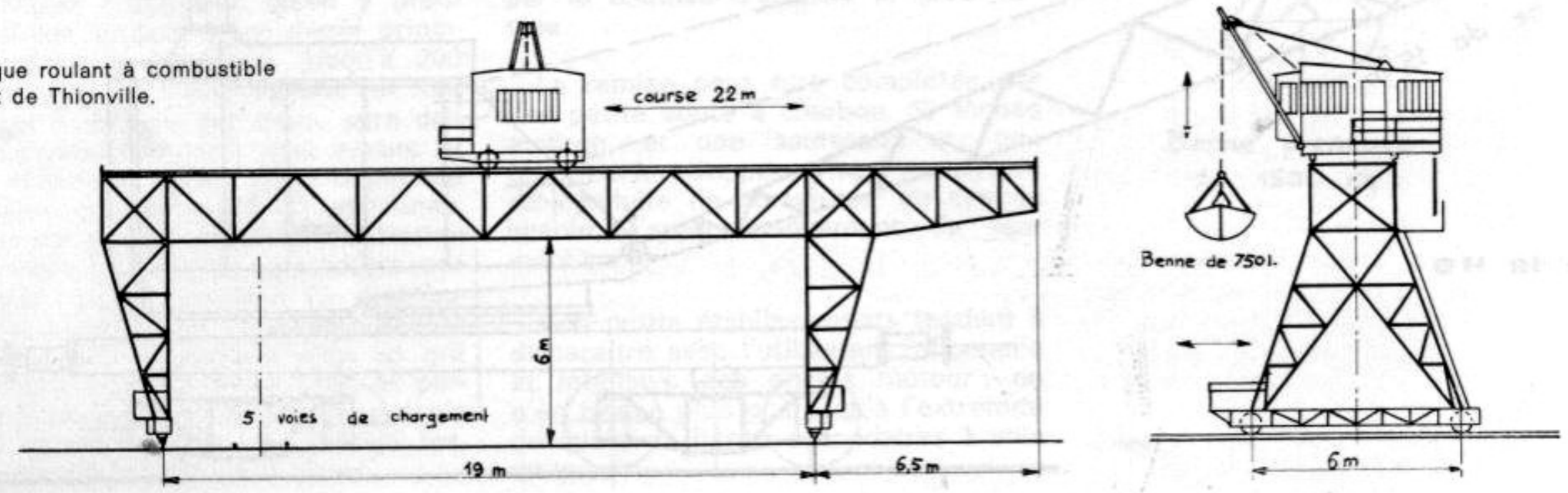
On le rencontre encore dans des dépôts importants : Metz-Frescaty, Calais...

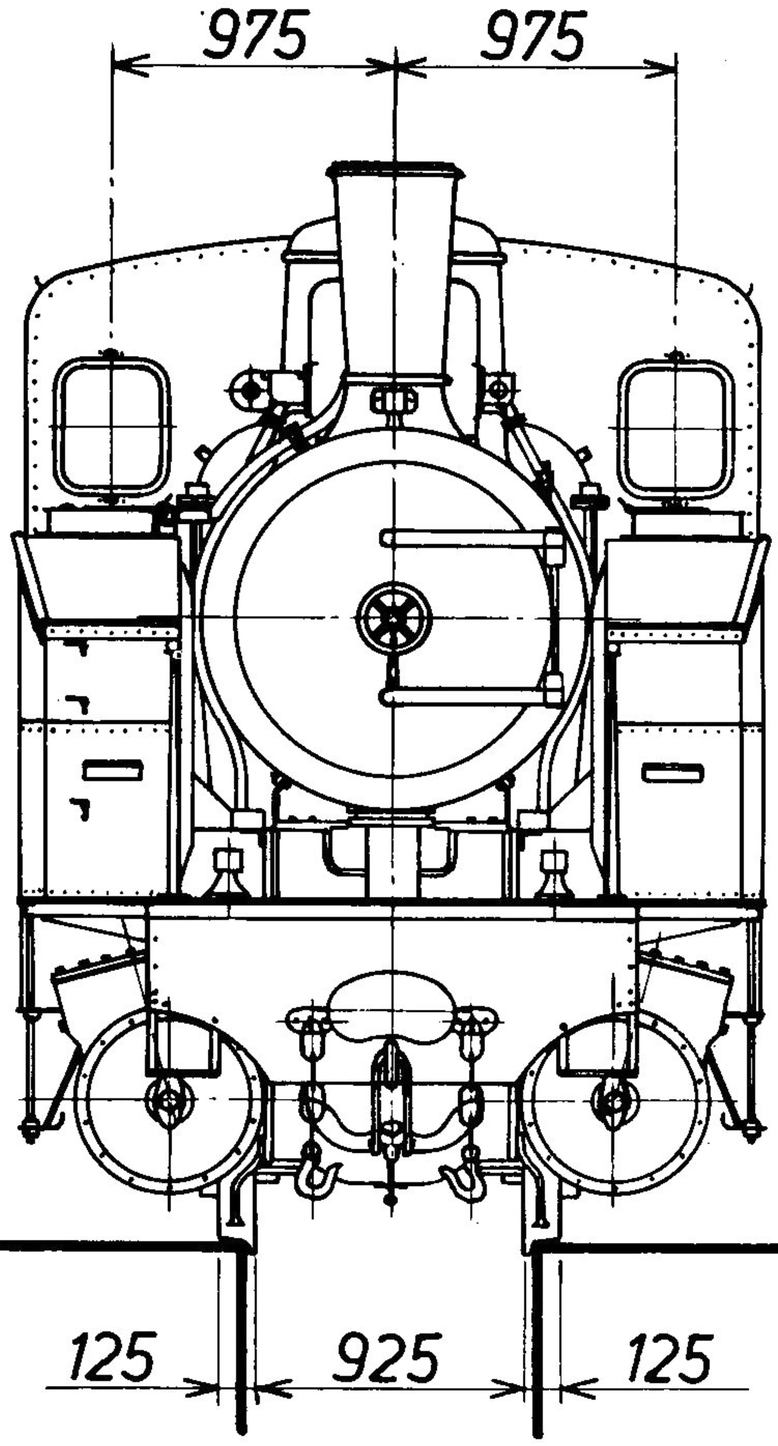
Citons au passage un essai curieux de grues à combustibles à moteur Diesel, montées sur chenilles, au dépôt de Nogent-Vincennes. La grue a ainsi une plus grande liberté d'action, mais il est nécessaire de prévoir un chemin de roulement solide et bien plat, en vieilles traverses ; on rencontre, pour ce faire, des difficultés qui ne paraissent pas favorables à l'extension du procédé.

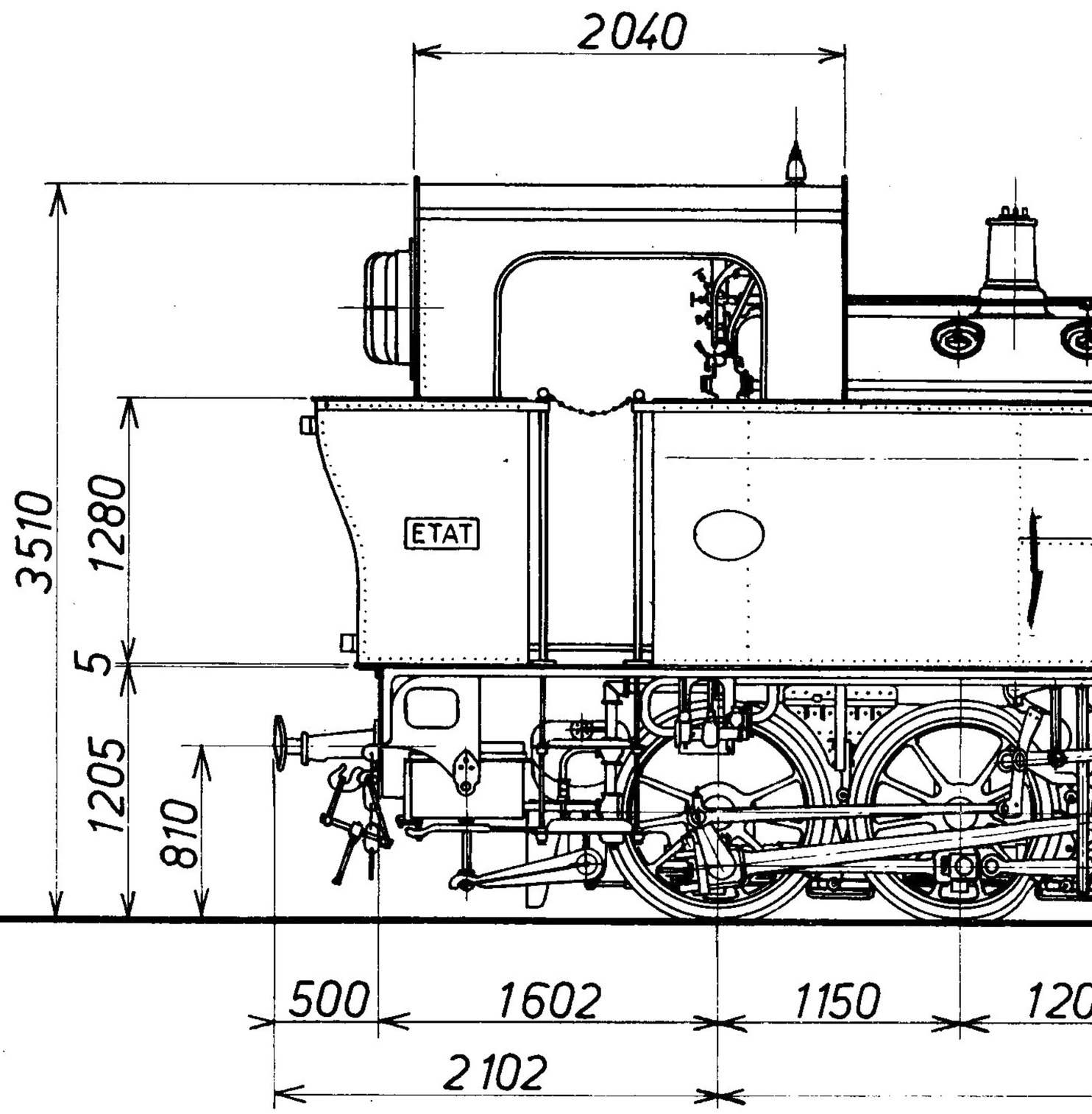
b) Nous trouvons ensuite le portique roulant, avec pont transbordeur à benne preneuse, qui enjambe les voies de rentrée et le chantier à combustible.

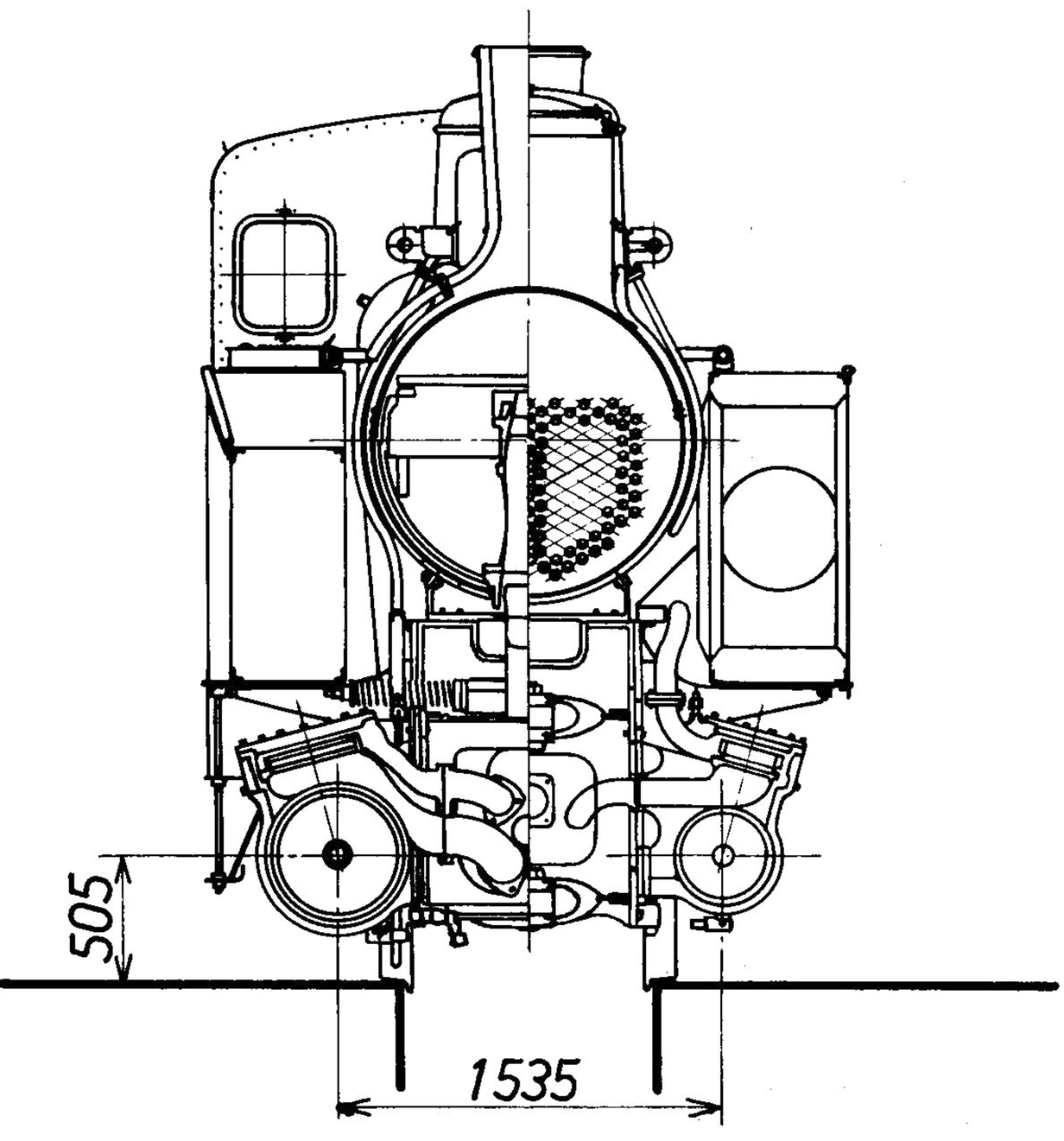
Voici un schéma du portique utilisé à Thionville.

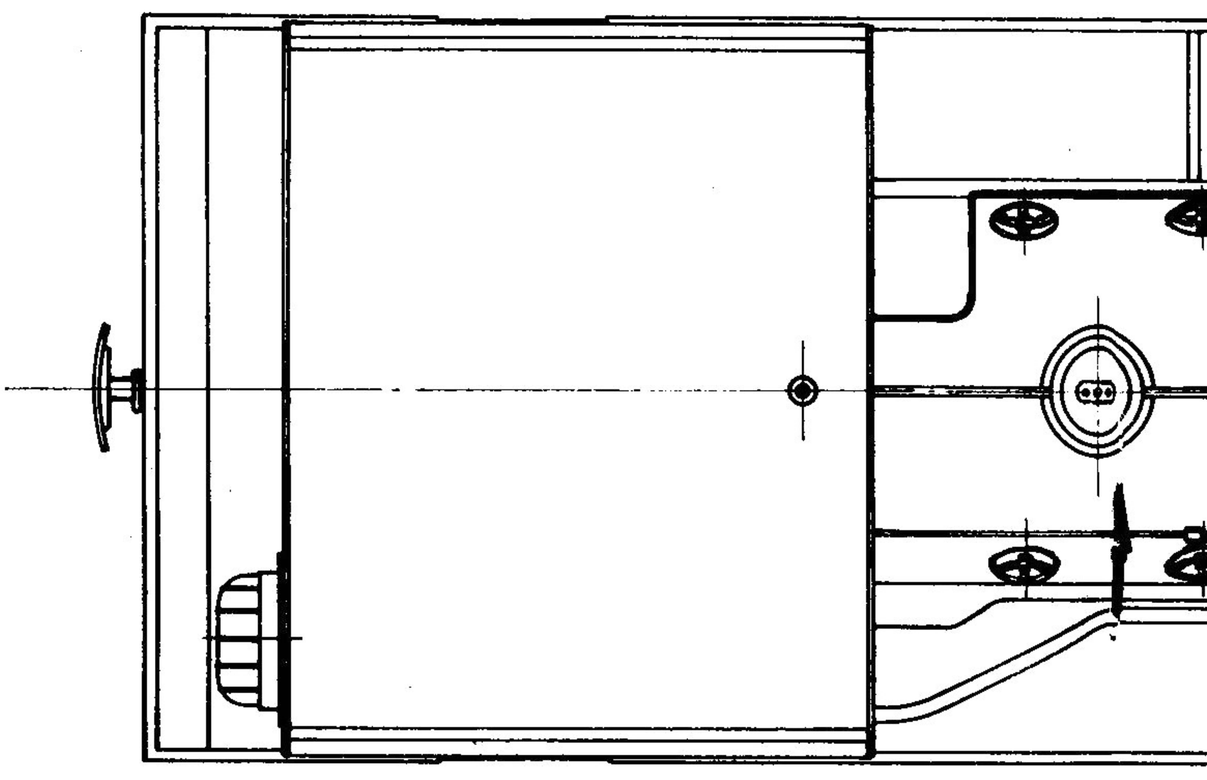
Portique roulant à combustible
dépôt de Thionville.




975
975
125
925
125

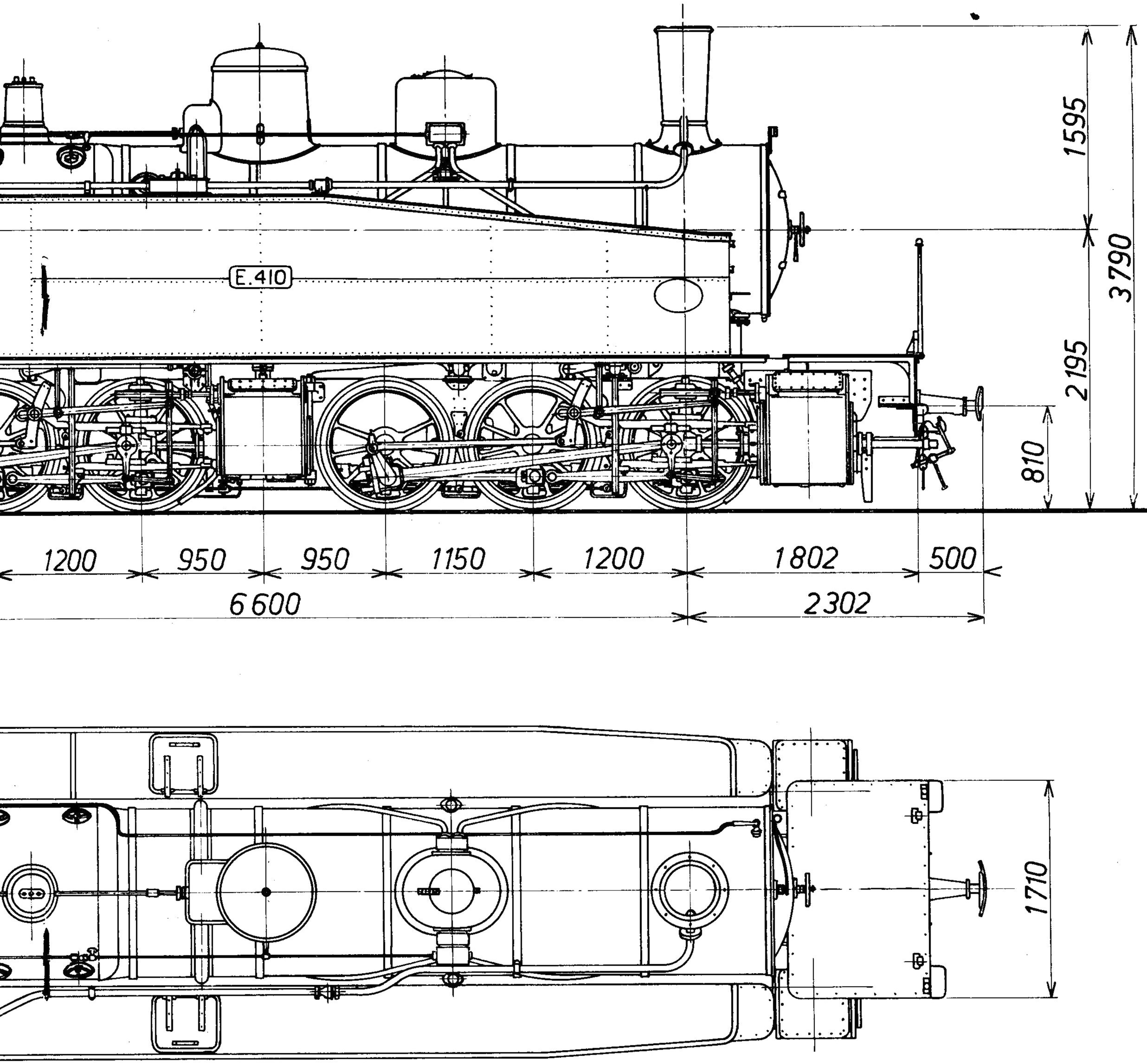

2040
3510
1280
5
1205
810
ETAT
500
1602
1150
2102


505
1535



LE PLAN DU M

Échelle 1/43 (écartement 0m)

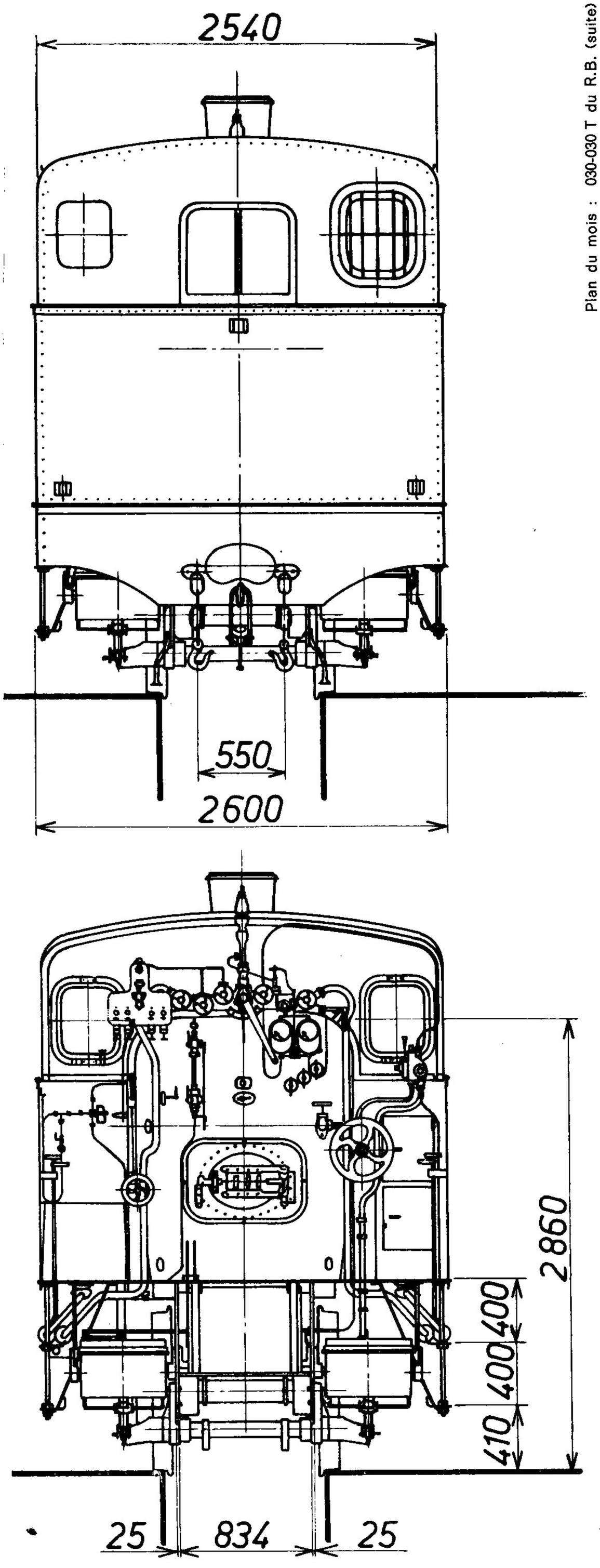


Locomotive - tender compound - articulée

030 - 030 T - E 410 à 417

du Réseau Breton.

Voie de 1 mètre



Plan du mois : 030-030 T du R.B. (suite)

REVUE DES REVUES

(suite de la page 581)

sa remorque réservoir. — Projet de réseau avec terminus et circuit fermé. — Superdétaillage de matériel Hornby/Wrenn. — Revue des constructeurs.

Le numéro : 4,00 F.
L'abonnement : 35,00 F.

MODERN RAILWAYS

NOVEMBRE 1970

Le nouveau matériel du London Transport pour la Circle & City Line. — Vers de plus grandes vitesses sur les rails anglais. — Les industries suédoises de matériel de traction et roulant. — Equipement de freins pour rames marchandises à grande vitesse. — Rationalisation du service marchandises dans le sud du Pays de Galles. — Nouvelles diverses. — Le roulement des trains et leurs performances.

Le numéro : 4,00 F.
L'abonnement : 40,00 F.

RAILWAY MAGAZINE

OCTOBRE 1970

Souvenirs de pélerinages. — Le code des voitures des British Rlys. — Les rails posés au service de la sidérurgie servent maintenant aux industries du pétrole et de l'électricité. — Sécurité améliorée pour les passages à niveau automatiques. — 800 miles en traction vapeur en Nouvelle-Zélande. — Quelques récentes marches sur la côte Est. — Panorama : 12 pages de photos. — Notes et nouvelles.

NOVEMBRE 1970

Reconstruction du pont « Britannia » sur la rivière Menai. — La boucle de Greenisland. — Fin de la vapeur à Paris. — Garatt et Mallet. — Panorama : 12 pages de photos. — Visite des rhinocéros en chemin de fer. — Les premières rames à suspension à air de la London Transport. — Notes et nouvelles.

Le numéro : 4,00 F.
L'abonnement : 35,00 F.

RAILWAY MODELLER

NOVEMBRE 1970

Le réseau d'Avondale, Waterfoot et Creston en OO. — Plaque tournante automatique pour le réseau de Buckingam. — L'histoire de trois monstres. — Un petit réseau de carrière. — L'écurie de diesel que Mike Cole a construit lui-même. — Raffinement en N sur les constructions de maisons. — Wagons couverts du Southern et wagons aérés du GWR. — Les plus grandes « Prairie ». — La 031 T du Great Central. — Nouveautés commerciales.

Le numéro : 4,00 F.
L'abonnement (12 numéros) : 40,00 F.

SUISSE

EISENBAHN - AMATEUR

N° 11 — NOVEMBRE 1970

Nouvelles voitures à voyageurs sur la ligne du Brünig. — Nouvelles du rail. — La Ae 8/8 n° 275 du BLS en HO. — Documentaire : Ge 6/6 du Berninabahn et Ge 4/4 des chemins de fer rhétiques, à voie métrique (plans au 1/87).

Le numéro : 3,80 F.
L'abonnement : 40,00 F.

U. S. A.

MODEL RAILROADER

OCTOBRE 1970

Tous les débris peuvent servir à créer du réalisme. — La signalisation sur le réseau du Sunset Valley. — Le Nevada Short line en « O » a trente cinq ans. — Les diesels Electromotive F 3. — L'ABC du modélisme ferroviaire : la signalisation. — La gare de Fond du Lac. — Vues de réseaux et de modèles. — Une locomotive au 1/305. — La clinique de Model Railroader.

Le numéro : 5,50 F.
L'abonnement (12 numéros) : 55,00 F.

RAILROAD MODEL CRAFTSMAN

NOVEMBRE 1970

Illuminez vos gares, bâtiments, panneaux publicitaires, signaux, etc., avec les conduits de lumière en fibre de verre. — Hutte de cantonnier. — Moules en caoutchouc pour reproduction en Epoxy. — Wagons-trémies couverts. — Un réseau plein d'humour gagne la coupe Craftsman-Trophy. — Les plus beaux modèles de Saint-Louis. — Plan et photos des voitures observations de l'Union Pacific. — Desserte d'une carrière avec tous les à-côtés : ateliers, dépôt, concasseurs, voies de travail, de garages, de raccordement, etc. — Nettoyeur de voies nettoyant également la face intérieure du rail.

Le numéro : 5,00 F.
L'abonnement (12 numéros) : 55,00 F.

Ce système permet un grand champ d'action pour la benne, mais il est lourd, assez peu rapide et nécessite un entretien vigilant. Il est, de ce fait, assez peu usité.

c) Le système le plus répandu, en tout cas dans les grands dépôts et les dépôts modernes, consiste à approvisionner les locomotives à partir de grandes trémies de stockage, fixes, installées au-dessus des voies de rentrée. Ce procédé est très rapide, propre et précis. Vous l'avez deviné, c'est le système utilisé dans notre dépôt, seulement il existe plusieurs variantes concernant l'alimentation des trémies :

— Nous avons d'abord le « silo-portique », que vous connaissez bien maintenant, dans lequel les trémies sont alimentées par un pont roulant à benne preneuse — un portique — faisant partie intégrante de l'ensemble.

Le silo-portique peut être en béton armé ou métallique. On le trouve dans les récents dépôts. C'est le système adopté par la SNCF.

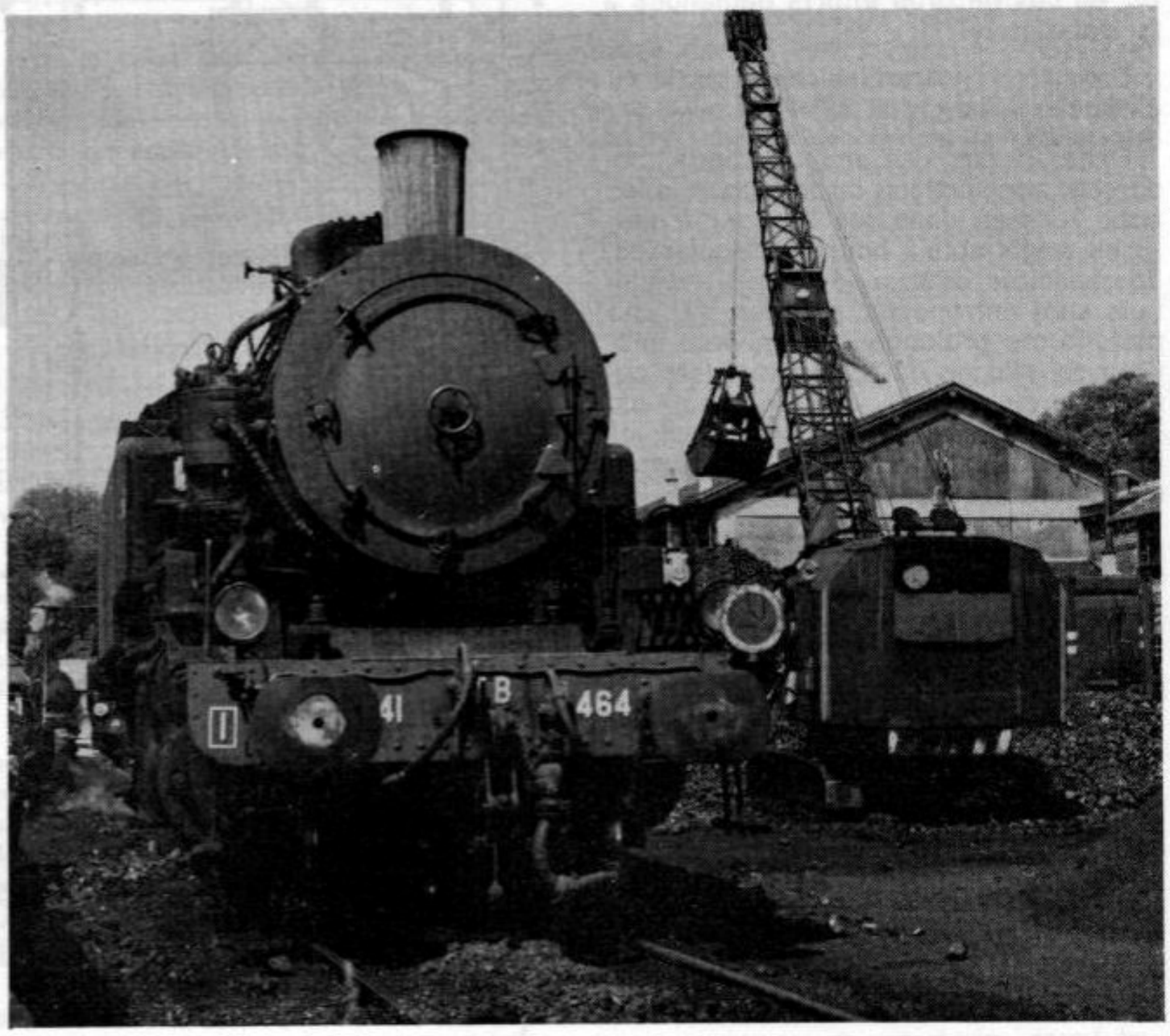
— Dans le « toboggan », les wagons sont déchargés, par simple gravité, dans des trémies enterrées à côté des voies. Le charbon est monté aux trémies de distribution par une chaîne à godets et des tapis roulants.

Ce système est très utilisé dans le Nord. Voici le dessin d'un toboggan dit mélangeur, car il permet de réaliser des mélanges bien définis de combustibles, à partir des wagons.

Le silo-portique et le toboggan nécessitent des arrivages réguliers de wagons, d'essences bien déterminées, ce qui n'est pas toujours le cas. Aussi, pour parer à toute perturbation, et ne pas courrir le risque d'être en panne de charbon, dans tous les dépôts un peu importants, double-t-on le système de distribution d'un chantier à combustibles, desservi par une grue, ou même par un portique. Ce dernier est utilisé sur le Nord, dans le cas d'un chantier principal qui ravitaille en combustibles plusieurs dépôts satellites.

— Ces considérations nous conduisent naturellement au 3e système utilisé pour l'approvisonnement des trémies de distribution : l'immense portique roulant à combustibles, dont la

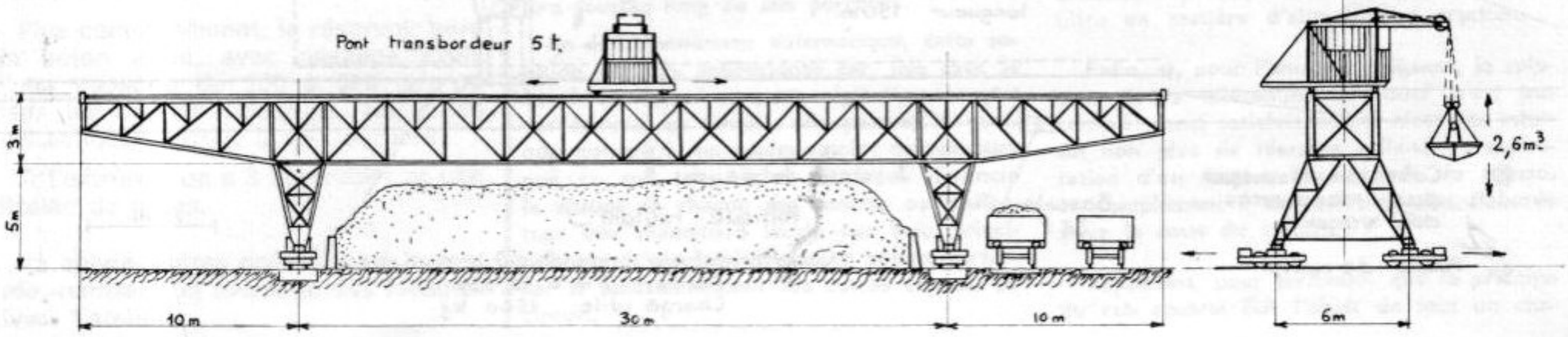
Silo-portique métallique de Chaumont. Cliché Gillot



Cliché Loco-Revue

Grue à combustible montée sur chenilles (dépôt de Vincennes-Nogent).

Portique pour chantier à combustibles. Dépôt type du chemin de fer du Nord (1921).



benne preneuse enjambe le chantier et les trémies, qui sont alors nécessairement à ciel ouvert. Ce procédé, assez impressionnant de par ses dimensions, est utilisé sur l'Alsace - Lorraine (Strasbourg, Ile Napoléon).

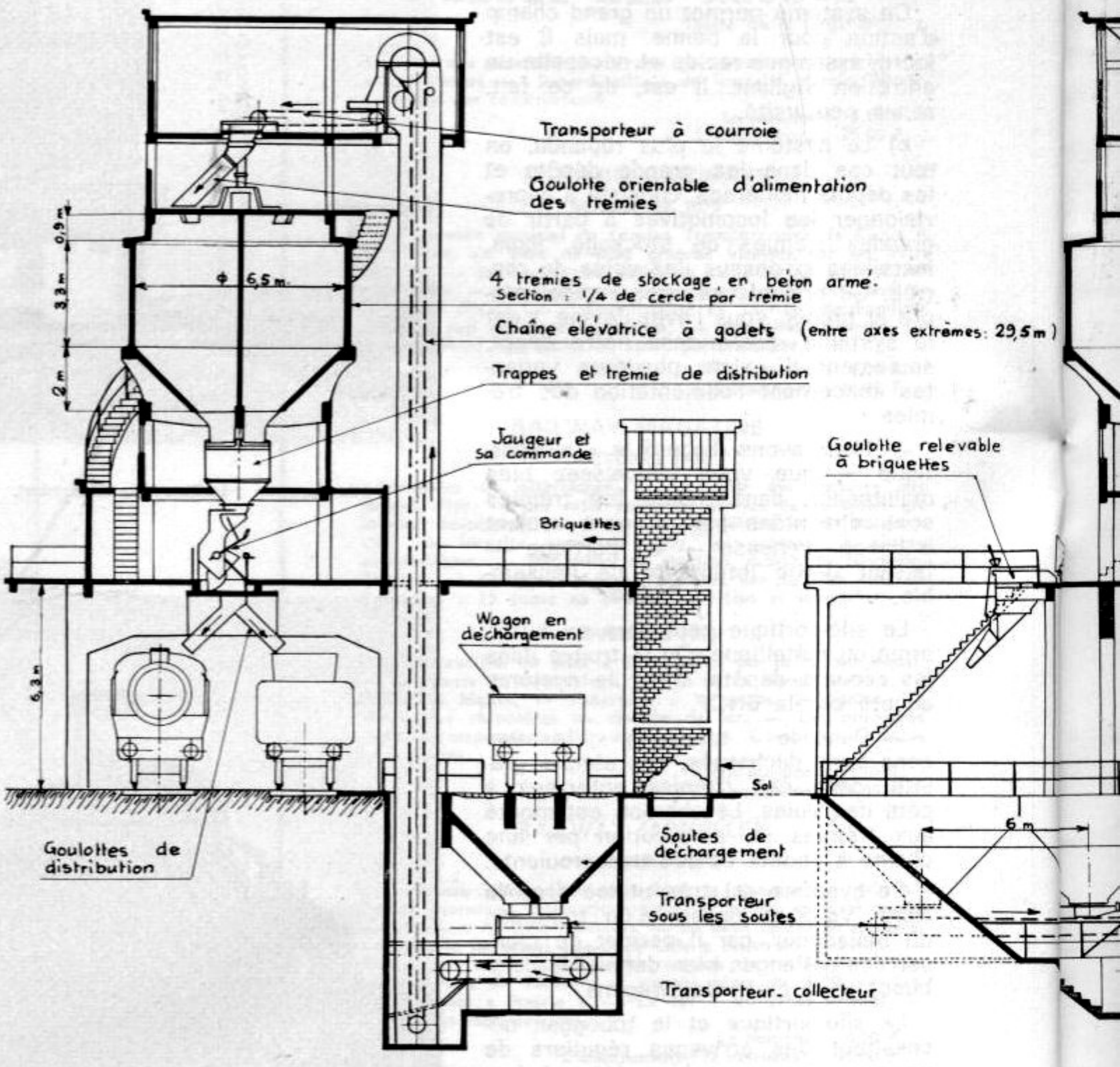
— Enfin, en variante du système précédent, il est intéressant de signaler le cas du dépôt de Nevers, dont voici un schéma. Le portique est de dimensions plus modestes et n'enjambe pas les trémies, mais la benne est portée par une grue à flèche qui se déplace sur le portique, et, grâce à son orientation, alimente les 4 trémies et décharge les wagons.

Ce système très intéressant, installé en 1931, n'a cependant pas été reproduit. J'allais oublier de vous parler d'une opération importante : l'approvisionnement des tenders en briquettes, ce combustible de choix, servant à allumer les feux des foyers, ou à les monter en cas de gros efforts demandés à la locomotive.

Dans le cas ordinaire, elles sont chargées à la grue.

Dans le cas des manutentions modernes, silo-portique ou toboggan, elles sont versées dans les tenders à partir de wagonnets à bennes basculantes, de capacités déterminées ; ces wagonnets sont entreposés, chargés, sur une plate-forme prolongeant le niveau inférieur du silo ou du toboggan, juste au-dessus du niveau des locomotives. Ils sont chargés au niveau du sol, et hissés sur la plate-forme au moyen d'un monte-charge.

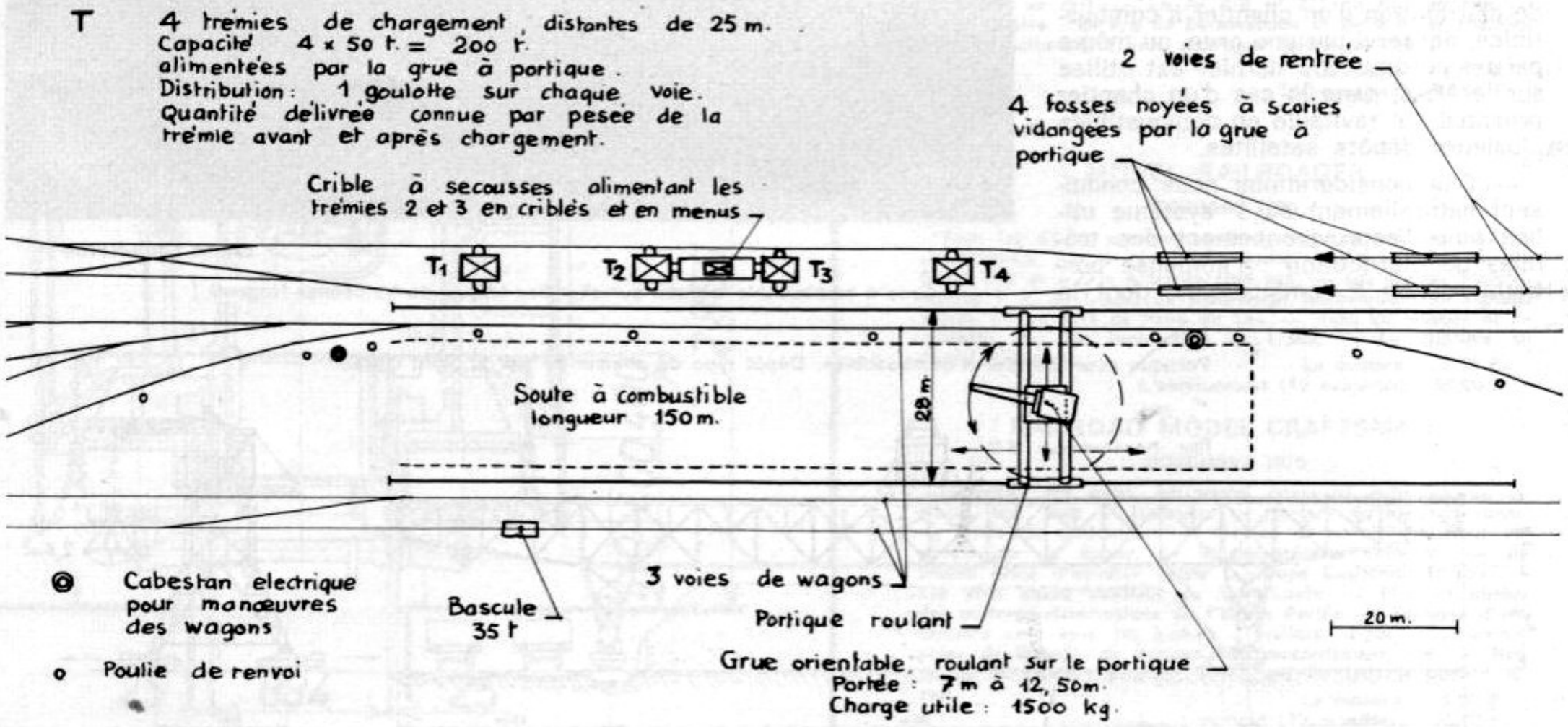
Cette installation est bien visible sur les dessins et les photos que je vous

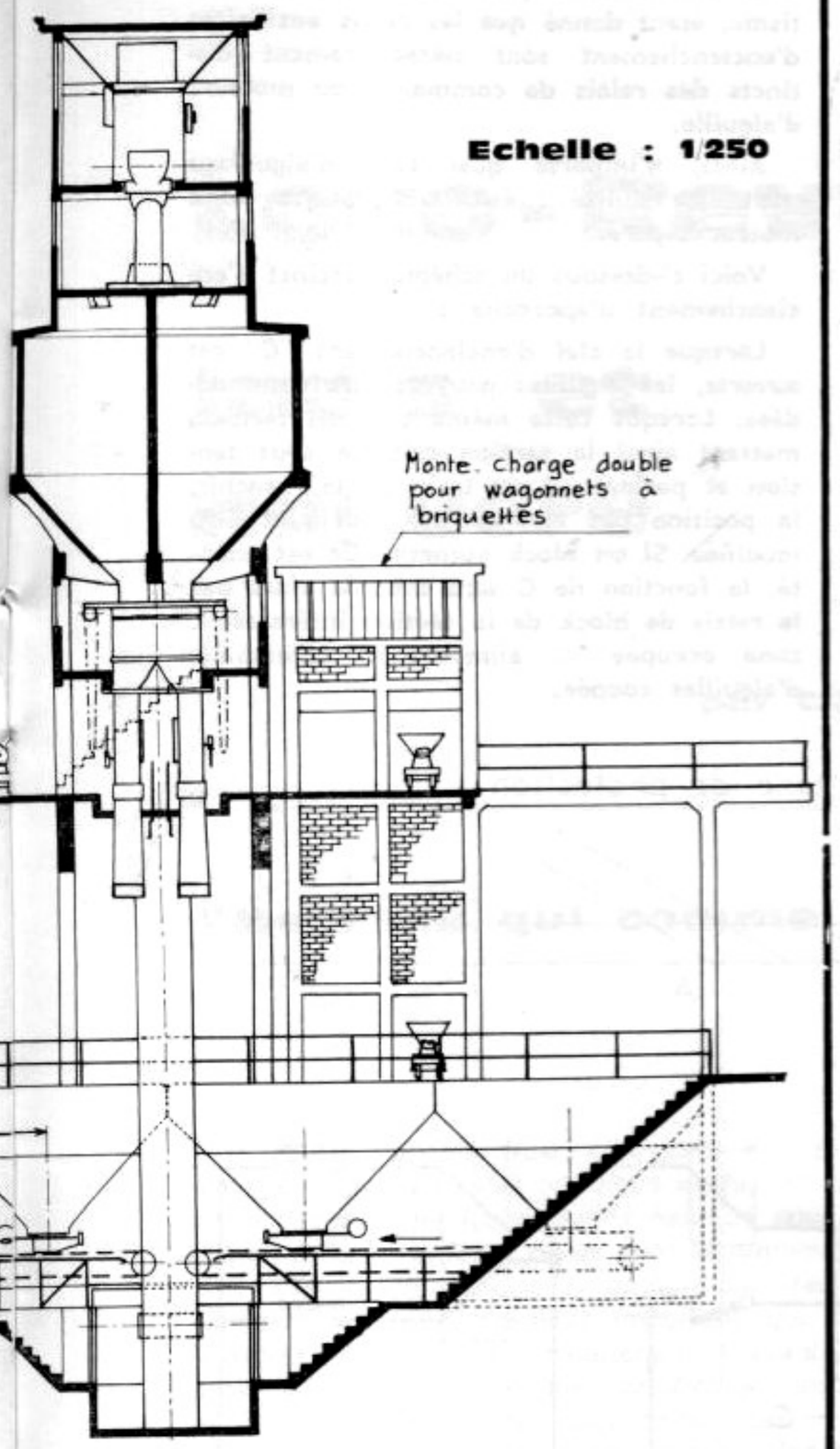


CHEMIN DE FER DU NORD — Toboggan mélangeur-distributeur de charb

DÉPOT DE NEVERS

Installation type de manutention mécanique des combustibles et des scories (1931)


T
4 trémies de chargement, distantes de 25 m.
Capacité 4 × 50 t. = 200 t.
alimentées par la grue à portique.
Distribution : 1 goulotte sur chaque voie.
Quantité délivrée connue par pesée de la trémie avant et après chargement.
2 voies de rentrée
4 fosses noyées à scories vidangées par la grue à portique
Crible à secousses alimentant les trémies 2 et 3 en criblés et en menus
T1
T2
T3
T4
Soute à combustible longueur 150 m.
28 m
Cabestan électrique pour manœuvres des wagons
Poulie de renvoi
Bascule 35 t
3 voies de wagons
Portique roulant
Grue orientable, roulant sur le portique
Portée : 7 m à 12, 50 m.
Charge utile : 1500 kg.
20 m.



Echelle : 1/250

de charbon et briquettes

propose (voir notamment le dessin du toboggan à charbon « Nord »).

3) **Approvisionnement en eau.**

Le principe des installations hydrauliques — car telles on les nomme — est toujours le même.

Elles varient, en importance, selon les dépôts, bien entendu.

Ainsi, le petit dépôt ancien peut être encore desservi par un château d'eau à une cuve métallique de 100 m³ montée sur socle en maçonnerie et alimentant une ou deux grues hydrauliques à col fixe.

Plus communément, le réservoir sera en béton armé, avec passage axial, d'une capacité de 250 à 500 m³, et, dans les dépôts modernes, les grues hydrauliques seront à col tournant.

A l'extrême, on a 3 réservoirs et une dizaine de grues.

(à suivre, autres opérations à la rentrée, remisage et tournage des locomotives, l'atelier).

En direct avec nos lecteurs

• De M. M. S, d'Asnières

Depuis six ans environ, je « joue au train électrique ». Comme beaucoup, certainement, j'ai commencé par le plus simple : Märklin.

Je dois dire et reconnaître que cette marque m'a procuré beaucoup de plaisir et que j'ai pu dresser de fort beaux réseaux, dont certains assez compliqués, et surtout une exploitation poussée et sans histoire, même dans les refoulements les plus sorciers.

Lorsque j'ai voulu pousser plus loin le réalisme, désirant du matériel français, j'ai dû changer de marque et donc automatiquement passer dans le deux rails. Traction vapeur uniquement, matériel Fulgurex, wagons de marques diverses, voie Peco, etc.

Sur le point de doubler mon réseau et désirant le perfectionner, je ne sais quoi prendre comme alimentation et ne voudrais pas hypothéquer l'avenir. Jouef offre une alimentation électronique alléchante, avec un système block des plus simples.

D'autres marques offrent ralenti pulsé, roue libre, ralentissement automatique, etc., au prix de blocks automatiques fort compliqués en câblage.

Ne connaissant rien de toutes ces alimentations, je vous demande conseil.

RÉPONSE :

Trois systèmes fondamentaux existent :

a) **Solution simple consistant, à partir d'une ou plusieurs sources traction classiques (transformateur-régulateur), à alimenter de façon distincte les différents circuits du réseau.**

Cette solution, la moins chère de toutes, permet de contrôler de façon indépendante les convois répartis sur le réseau : circuit principal, manœuvres en gare, circuit secondaire, mais non d'agir de façon distincte sur deux machines engagées sur un même circuit (celui-ci étant par exemple équipé d'un block automatique).

b) **Solution du cab-control, consistant à diviser l'ensemble du circuit en X sections, lesquelles seront commutées manuellement ou automatiquement à deux, trois ou davantage de sources traction classiques.**

L'intérêt de cette solution réside dans le fait que chaque train se voit affecté dès le départ à une source distincte qui le contrôlera tout le long de son parcours.

En fonctionnement automatique, cette solution est très intéressante car, liée avec le block qui, pour sa part, régit l'espacement des convois en circuit, elle permet, à quelque moment et en quelque point du parcours que ce soit, de régler de façon distincte la vitesse de chacun des convois ou d'effectuer une manœuvre locale sur voie principale ou évitement, sans pour autant perturber le fonctionnement des autres convois en circuit.

En block automatique, un train lent pourra par exemple précéder un train rapide jusqu'au prochain évitement. Dans certaines conditions, cette solution n'est pas plus onéreuse que la précédente, mais implique un câblage assez important.

c) **Solution télécommande, consistant, à l'instar de la télécommande électronique Jouef, à alimenter l'ensemble du réseau en permanence sous tension alternative 14 V, et de contrôler chaque convoi de façon distincte par l'intermédiaire de petits émetteurs préréglés sur des canaux de fréquences distinctes. Il est ainsi possible d'agir de façon sélective sur tel ou tel convoi, mais il n'existe pas encore de système de signalisation réaliste, avec ralentissement effectif, pour ce principe de commande. En outre, cette solution limite le nombre de locomotives en service au nombre de canaux disponibles sur les émetteurs et impose l'équipement de chacune de ces machines avec un microrécepteur. L'équipement des machines est relativement cher, mais le câblage général du réseau est réduit à un branchement unique.**

Nous avons d'ailleurs analysé en détail le principe de la télécommande Jouef dans notre publication (numéro 291) et vous conseillons de vous y reporter.

Bien entendu, pour les deux premières solutions exposées, des unités de commande électronique régulées et temporisées peuvent être avantageusement substituées aux transformateurs-régulateurs classiques. Ces unités, produites par des firmes spécialisées, telles que Codar, H & M, Jidey, Scalespeed, offrent l'avantage de permettre une commande particulièrement souple et d'obtenir notamment des départs et arrêts progressifs, soit à partir d'un déclenchement manuel, soit de façon automatique à partir d'un signal électrique quelconque (block automatique ou autre).

Mais, outre les trois principes fondamentaux énumérés ci-dessus, il existe de nombreuses variantes et panachages, parmi lesquels la solution du cab automatique ou commande centralisée, dont le principe a déjà été largement exposé dans Loco-Revue, **liée à des unités de commande électronique temporisée ainsi qu'à un block automatique sensible, représente actuellement le** nec plus ultra **en matière d'alimentation traction.**

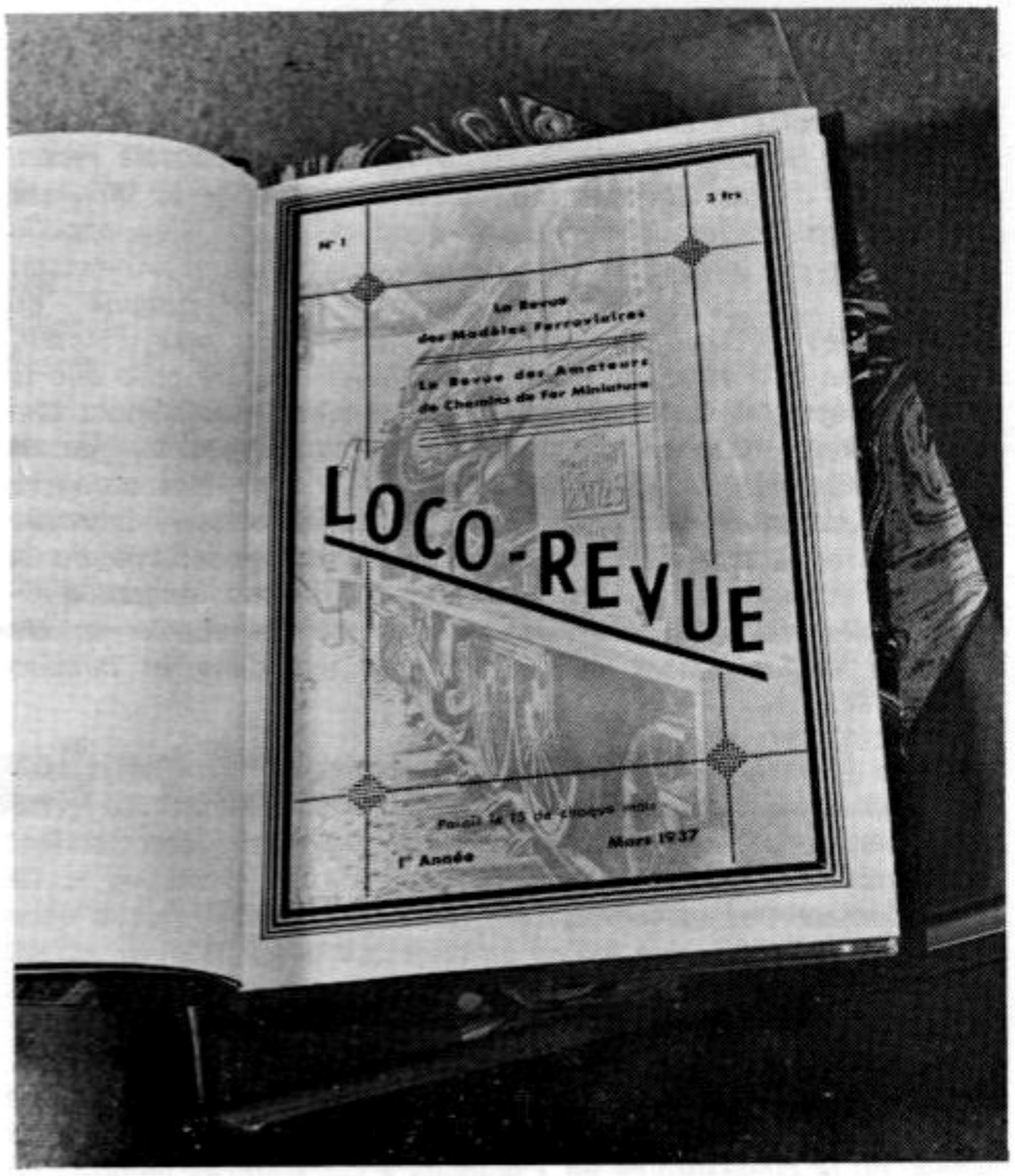
Enfin, si, pour l'amateur exigeant, la solution de la télécommande Jouef n'est pas complètement satisfaisante, il n'est pas interdit non plus de réserver celle-ci à l'exploitation d'un secteur bien précis du réseau, en complément à une solution plus élaborée pour le reste du circuit.

Rappelons, pour terminer, que le principe du cab control fait l'objet de tout un cha-

Loco-Revue

jadis et naguère 1

par Clive LAMMING



Le Numéro " 1 "...

"Heureux qui comme Ulysse..."

Il s'agit, dans ce titre, non point de l'évocation d'un beau voyage — encore est-il que nous en ferons un dans le temps — mais de ceux qui furent assez heureux pour acheter le premier numéro d'une modeste revue dont le premier printemps fut celui de 1937. Cette époque-là, aujourd'hui, fait figure de veille ; veille d'un bouleversement important qui mettait le terme à d'autres temps. On dit, maintenant, « avant... » ou « après ... » pour comparer des régimes politiques, des pays, ou des produits. Pour nous autres aujourd'hui, cet « avant » est loin... Avant guerre... Et dans ce ciel sombre des derniers instants de paix une timide étoile a commencé à luire, à luire pour une autre cause qui engendre le rapprochement des hommes, une cause pourtant bien dérisoire si l'on songe à celles qui, alors, concentraient sur elles toute la vie des pays d'alors. C'est une bonne cause quand même.. ceci apparaît au moins par l'essor magnifique de cette revue dont le chiffre de tirage s'écrit avec un nombre à cinq chiffres aujourd'hui !

Combien étaient-ils, ces « Ulysses » ? Cinq cents. « Nous partîmes cinq cents, et par un prompt renfort... » Le vers célèbre du Cid *témoignerait de la vaillance dont fit preuve Jean-Edmond Fournereau qui, un matin, décida de lancer* Loco-Revue. *Haussements d'épaules... « Vous n'en vendrez pas cent... » Il y eut mille numéros 3. De ces cinq cents lecteurs de la première heure, combien encore sont là ou combien encore ont gardé précieusement leur numéro 1 pour pouvoir, aujourd'hui encore, le lire ?*

Cent ? Deux cents ? Cet introuvable numéro 1... Mars 1937.

Je suis un abonné de la onzième heure : 1964. Je ne connaissais de Loco-Revue *que la présentation sérieuse, l'aspect « assis » d'une revue qui ne se demande plus de quoi le lendemain sera fait. Je suis un enfant gâté d'aujourd'hui qui, avec un budget modeste peut s'offrir un parc roulant et un réseau impensables jadis à moins de s'appeler Rothschild. En ce temps-là « Jouef » n'existait pas pour offrir sa 141 R au prix que l'on sait : on achetait du Bassett-Lowke au prix que l'on devine... ou on en rêvait.*

Je viens d'avoir l'occasion de disposer pour un certain temps d'une collection complète de Loco-Revue, *un précieux fardeau qui ne tient que dans une petite caisse, ce qui a occasionné des soirées de lecture et une découverte fantastique : celle d'un passé inconnu, d'autant plus surprenant qu'il était vu avec des yeux neufs. Un passé dont mes « contemporains » en modélisme ignorent à quel point nous sommes tributaires.*

Loco-Revue, *c'est une longue histoire. C'est l'histoire de nous tous : selon notre âge en modélisme, nous l'avons faite ou elle nous fait.*

Relisons Loco-Revue...

Une couverture bleu pâle au format bien réduit par rapport à celui de maintenant et à la décoration qui fait très « carrelage » avec ses pointillés qui se recoupent à angle droit, un dessin d'une 231 PO-MIDI (prête au départ) qui se devine sous le titre Loco-Revue *écrit en biais : voilà la couverture d'une modeste « feuille » dont c'est la première manifestation. Ouvrons. De la publicité à l'intérieur de la couverture, c'est l'Angleterre qui parle : trois revues font leur réclame dont une se disant destinée aux « constructeurs de machines à vapeur »,* The Model Engineer, *qui est un hebdomadaire!!! Ohé ! les acheteurs de modèles commerciaux que nous sommes, vous avez bien lu ? Vous réalisez bien ?*

Le premier cliché est signé Marescot, ce qui rappellera à beaucoup des temps heureux, et l'adresse (« Le Sablen » de l'époque) est dans la rue Alphonse-Pallu, au Vésinet.

Le premier éditorial commence par une question : « Est-il vrai que vous attendiez depuis longtemps déjà un magazine sur les modèles réduits de chemins de fer ? On nous l'a assuré fort souvent et c'est cette raison qui nous a décidé à créer Loco-Revue. »

Le fameux « on » qui pose une question à laquelle on se doit de répondre est, le plus souvent, une astuce d'orateur public... Mais il faut croire que le « on » de Jean-Edmond Fournereau était bien vivant et non un fruit de son imagination et que ce « on » n'a jamais cessé de croître en force et en santé, puisque nous sommes si nombreux maintenant à l'incarner, nous autres lecteurs de Loco-Revue.

Ne laissons rien passer de ce si rare numéro 1. Si, pour les numéros suivants, nous nous attacherons à suivre une évolution plutôt que de faire un inventaire détaillé page par page, ce premier numéro, j'en suis certain, beaucoup d'entre nous tous aimeraient le feuilleter et le lire mot à mot. Donc, voici le premier article, consacré à un réseau d'amateur « le Chemin de fer de la Magadors » par M. R. Degors, qui a installé son réseau dans trois pièces (il a de la chance...) du deuxième étage de

sa propriété. L'auteur fait immédiatement le procès de son entourage après avoir donné ces brèves indications et avant de parler de quoi que ce soit d'autre : « Ils ont cru que je devenais fou ! » (Il s'agit de percements de murs.) « Je dois reconnaître que, depuis, ils ont fait amende honorable et viennent passer volontiers quelques heures avec celui que l'on appelle assez souvent « le chef de gare », cette dénomination provoquant toujours les sourires que vous savez. » Il est difficile de savoir si les « sourires que vous savez » sont, pour l'auteur, une allusion à la situation conjugale du chef de gare telle que la chanson populaire l'a immortalisée ou si c'est précisément une allusion à la situation du modéliste tel qu'il est vu par la société : un fou ou un demeuré. Ce deuxième point serait, à mon avis, le plus exact, car bien d'autres articles de la revue font allusion à une telle incompréhension du modélisme de la part de l'entourage. Ces articles ou ces allusions tendent d'ailleurs à disparaître à partir des années 60. (Le dernier article consacré exclusivement à ce problème est dans le numéro d'août 1965.)

On ne précise pas l'échelle du réseau : le « O » est incontestablement le roi. Le tracé est simple relativement aux grandes dimensions : une gare de passage importante commandant deux circuits à voie unique, dont un dit « de montagne ». Le rayon des courbes est perdu dans la nuit des temps : nous nous sommes habitués à bien moins en effet que ces 2,25 m de rayon. Si la voie à trois files de rails et aux entrevoies larges dépare le réseau, les convois ont une composition soignée et recherchée : un convoi marchandises « Etat » homogène, par exemple, ou un convoi voyageurs « PLM ». Mais l'auteur n'en indique pas la provenance, que ce soit pour les 10 locomotives du réseau ou la cinquantaine de « wagons » (= voitures incluses ?).

Suit un article qui annonce une série « A travers les vrais chemins de fer » et qui est consacré au chemin de fer métrique de La Mure. Les photographies qui accompagnent le texte témoignent déjà d'une ligne de vue fondamentale de Loco-Revue *: la place essentielle de l'image dans l'information. N'oublions pas qu'à l'époque bien des livres et des revues étaient noirs de texte.*

Ensuite vient un tableau en couleurs *(un exploit peu renouvelé) de la signalisation française. N'oubliez pas que nous sommes en 1937 et que la SNCF n'est pas encore sortie de la cuisse de Jupiter. L'effort d'unification du matériel et de la signalisation a déjà été entrepris pourtant.*

Tournons la page : « Encourageons les jeunes ! Souvenirs d'un enthousiaste où les premiers pas d'un amateur en herbe », par Robert Marescot. Voilà un auteur qu'il est inutile de présenter, puisque c'est un pionnier du modélisme en France, voici d'ailleurs pourquoi et comment : « Il y a vingt ou trente ans il était, au moins en France, parfaitement impossible de trouver dans le commerce le moindre élément sérieux pour faire une reproduction à une petite échelle de matériel ferroviaire. » L'auteur précise que toutefois en Angleterre on pouvait en avoir au prix fort et encore d'aspect non satisfaisant pour des amateurs du continent. A treize ans, en 1909, l'auteur découvre le merveilleux : un voyage à l'occasion de vacances passées dans les Pyrénées et le train réel aux « locomotives d'une si fière allure » : « Désormais foin de ces jouets ridicules qui prétendaient copier la réalité ! Ces simili-locomotives qui tout au plus avaient quatre roues... parce qu'il était impossible d'en mettre moins, ces wagons aux roues énormes, aux caisses informes et minuscules, tout cela était odieux. » On comprend cette indignation légitime d'un enfant qui savait regarder, *indignation condamnant sans équivoque ces jouets qui, aujourd'hui attendrissent bien des fervents du réalisme. L'auteur continue plus loin : « ... et vite il fallait que quelque chose d'analogue (à ce qu'il venait de voir), de réel, roulât sur notre réseau... » Un croquis hâtif en gare de Pau, un peu de carton, mais le fourgon « Midi » qui devait en résulter fut un monstre difforme et gondolé, ce qui ne fit pas rire l'enfant... Faute de documents, faute de temps pour aller observer la réalité, les débuts furent difficiles, mais l'aide de camarades de lycée (dont le futur artiste E.-A. Schefer) permit bientôt la constitution d'un parc de wagons en carton peint à l'aquarelle. Roues en carton et renforcements en bois léger : voilà qui n'était guère solide. L'ère du métal (tôle mince dite « clinquant » et fil de fer) s'annonce pour bientôt... et dans l'article suivant.*

Vient ensuite un article illustré remarquablement : « Les plus petites machines à vapeur, les plus petites locomotives du monde ». Il s'agit de modèles construits au 1/200 et qui ont figuré à l'exposition de 1889. Ces machines, dont la plus grande pèse DEUX GRAMMES fonctionnent ! Une Crampton construite en 1883 en or et platine (voilà un matériau oublié...) a une longueur de 38 mm, des roues de 10 mm — ce qui n'étonnera pas un adepte du « N » actuel — mais ses cylindres ont une longueur de 4 mm et un alésage de 2 mm. Marche avant et arrière et changement de marche par coulisse : là j'espère que notre adepte du « N » a une sueur froide dans le dos, surtout s'il apprend qu'une machine de type 120 avec cylindres fixes et excentriques marche, siffle, a une soupape de sûreté à ressort et fonctionne par dépression. Cette machine est longue de 35 mm (photo grandeur nature). Il est d'ailleurs surprenant que, par la suite, un bon nombre de lecteurs de la revue expriment leurs doutes vis-à-vis des petits écartements après une aussi étourdissante démonstration : le HO sera traité de « souris sur une table de nuit » et le « centimétrique » (un ancêtre approximatif du « N ») sera déclaré « invisible » par ces gens de l'époque du « O » exclusif. Mais ceci sera pour plus tard... Lisons plutôt une bonne histoire de Marius (qui occupe le bas de la page 16), une bonne habitude qui, à Loco-Revue, *s'est perdue... : Marius est homme d'équipe PLM et, chaque matin, respire l'air de la conduite du train de Marseille qui vient d'arriver. Le nez sur le robinet du fourgon de queue, il se justifie : « Eh bé ! Je respire l'air du pays, peuchère. »*

La page suivante est consacrée à une excellente rubrique qui aura la vie longue et que les conditions commerciales plus avantageuses pour l'achat de modèles tueront peu à peu : « Trucs et Moyens ». Le modéliste d'aujourd'hui, il faut croire, ne fait plus qu'acheter, alors qu'en 1937 on lisait Loco-Revue *pour savoir comment tirer un aspirateur de toit « Chanard » d'une pièce vendue en quincaillerie (une « bêlière » dont on remplace l'anneau par du fil de fer) ou pour savoir comment fabriquer ses essieux soi-même (à partir de tringles de rideaux). Ne soyons pas injustes vis-à-vis de notre époque qui, cependant, nous donne le choix entre fabriquer ou acheter à bon compte, selon notre tempérament.*

Les pages 18, 19 et 20 qui terminent le numéro sont consacrées à des normes (gabarit de chargement transposé en « O », rail latéral conducteur, dimensions normalisées pour le « O »), à une lettre de félicitations émanant d'un lecteur abonné depuis 1909 à des revues anglaises (à défaut de revues françaises il

Départ ! !

Ce cliché qui illustre la page 1 de Loco-Revue N° 1, est dû à R. Marescot, promoteur du véritable modélisme en France... Un symbole !

faut croire), à un avis concernant une réunion de l'A.F.A.C. dont le plat de résistance est une conférence d'un ingénieur du P.O.-MIDI sur la stabilité sur voie ferrée, à l'exposition annuelle à Londres du Model Railway Club (qui a toujours lieu aujourd'hui au même endroit avec autant de brio... éternelle Angleterre !), puis, pour terminer, une rubrique qui nous sera très riche en perspectives sur les problèmes de l'époque, rubrique qui fait la célébrité de grands journaux et qui, pourquoi pas ? fera celle de Loco-Revue, *puisqu'il s'agit des petites annonces. Qu'achète-t-on, que vend-on, de quoi rêve-t-on en 1937 ?*

AI. - Serais acheteur d'une PACIFIC d'occasion, marque R.M. bon état. Faire offre à M. MICHEL, au journal qui transmettra.

Une telle annonce, aujourd'hui, voudrait dire : « Serais acheteur du Saint-Graal en occasion. Faire offre à Loco-Revue *qui transmettra. »*

Mais regardons avec quelle indifférence on se propose de vendre des machines qui, il faut le croire étaient aussi rares... que la 2 CV sur nos routes :

VI. - Locomotive BING avec tender 20 volts, état neuf : 50 F. Ecrire O.E. au journal.

V2. - Occasion Loco Vapeur, haute pression, écart. II type LNER « Experiment ». Chauffage par brûleur sous pression. Longueur avec tender 0,80 ; poids 8 kg. Parfait état. 1 600 F demandés. A. MARC, 5, quai des Tanneurs, Nantes.

Je donne l'adresse de l'annonceur car il se pourrait que mes lecteurs d'en ce moment, pris par un accès de regret et de désespoir, tentent, en grinçant des dents, une chance qui serait ultime... Car, reconnaissons que, même pour l'époque, ce n'est pas cher !

A travers les clubs

UNE SECTION AFAC DANS LES BASSES-PYRÉNÉES

Un de nos correspondants, M. J. Carine, de Jurançon, nous prie d'annoncer la création d'une section locale de l'Association française des amis des chemins de fer (AFAC) : « Pyrénées-Atlantique » et invite tous les intéressés à s'adresser au secrétaire provisoire :

M. J. CARINE
« Loraquitou »
avenue des Pyrénées
64 - JURANÇON

Voici qui est fait ! Il ne nous reste plus qu'à féliciter les responsables et adresser nos vœux de succès à cette nouvelle section AFAC.

L'ASSOCIATION DES MODÉLISTES FERROVIAIRES DU CENTRE-ORLÉANS A INAUGURÉ SES NOUVEAUX LOCAUX (Affilié FFMF)

Le dimanche 11 octobre, à Olivet, ont été inaugurés les nouveaux locaux de l'A.M.F.C. La manifestation, qui a connu un vif succès, a permis aux organisateurs de présenter leur important matériel, elle a marqué une étape décisive dans le développement d'une société dont on connaît la vitalité grâce au dynamisme de son président, M. Pierre Schwaederlé, assisté de MM. Goussu, secrétaire général, Vaugouin, secrétaire adjoint, et Joly, trésorier.

Parmi la nombreuse assistance, on notait la pésence de MM. Sallé, député-maire d'Olivet, Foussier, maire adjoint d'Orléans, Rabartin, directeur départemental de la Jeunesse et des Sports, Aumaître, chef d'agence de la SNCF.

M. Sallé coupa le traditionnel ruban tricolore, puis M. Schwaederlé présenta aux officiels les nombreuses réalisations exposées :

— Un réseau HO de 22 m² réalisé par les membres de l'A.M.F.C. sous la direction de M. Goussu ; les bâtiments, décors et matériel roulant de M. l'abbé Flocard, de MM. Cimetière, Cuiller, Da Costa Adao, De Lafuente, Goussu, Grellier, Jayat, Kruger, Martz et Vaugouin figuraient sur cette installation ; le C.E.T. de Saint-Jean-de-Braye et le Club des jeunes des Roseraies avaient réalisé la partie maritime dépendant de ce vaste complexe ferroviaire.

— Une série de trains-jouets anciens de la collection de M. Agulhon.

— Des photos grand format du Photo-Club des cheminots d'Orléans.

— Un petit réseau Eggerbahn de M. Da Costa Adao.

— Des maquettes en "O" réalisées par MM. Grellier, Kruger et Schwaederlé : 030 T Meuse, 121 PO Forquenot, Pacific Etat et Pacific PO, 141 TB Est, 242 Niagara du New York Central, BB Etat et CC 7100.

— Un vaste éventail du matériel commercial disponible sur le marché présenté par le magasin "l'Oiseau Bleu" d'Orléans.

— Une splendide reproduction d'un viaduc au 1/87, œuvre de M. Pinat.

— Des locomotives au 1/22, construites par M. Valette.

— Trois rames de matériel de dessin libre, échelle 1/43, voie de 60, réalisées par M. Vaugouin.

— Une voiture ancienne 1re/2e classe du P.L.M., maquette au 1/10.

Au cours du vin d'honneur qui suivit la visite inaugurale, M. Schwaederlé, après avoir salué les personnalités présentes, remercia chaleureusement M. Da Costa Adao, propriétaire des lieux, d'avoir mis ceux-ci à la disposition de l'A.M.F.C.

Après avoir rappelé les qualités qu'exige la pratique du modélisme : goût, patience, ordre, méthode, etc., le président invita les jeunes à venir plus nombreux participer aux activités de l'Association. M. Sallé adressa ses compliments aux modélistes orléanais et souligna à son tour la nécessité d'activités saines et enrichissantes pour les jeunes.

L'A.M.F.C. aimerait rencontrer les modélistes et amis des chemins de fer de l'Orléanais. Siège social : 21, rue des Charretiers à Orléans.

ASSOCIATION DES MODÉLISTES FERROVIAIRES DE LA RÉGION PARISIENNE

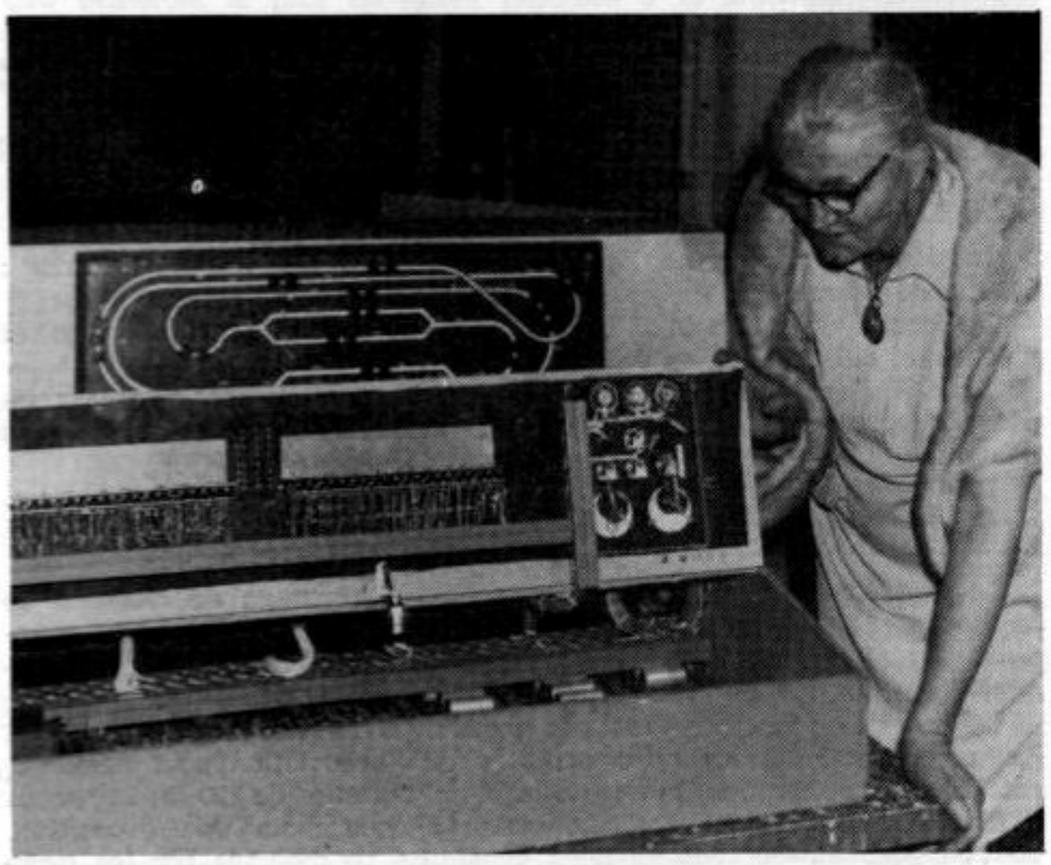
Le vendredi 30 octobre 1970 a eu lieu à Paris l'inauguration des locaux destinés à "l'Association des modélistes ferroviaires de la région parisienne", dont la présidente est Mlle Marie-Andrée Schwindenhammer. Ce nouveau club, dont le siège social est situé 4, rue Albert-Samain (Paris 17e), dispose, dans les magasins généraux de la SNCF, 118, rue de Saussure (17e), d'une superficie importante où de nombreux réseaux sont déjà en cours de réalisation (HO deux et trois rails, TT et N).

L'inauguration, qui s'est déroulée dans une ambiance fort sympathique, réunissait environ 80 personnes, parmi lesquelles on pouvait remarquer quelques représentants de la SNCF et les artisans français de modélisme ferroviaire.

Le club possède déjà une agréable salle de cinéma : le studio "Rail et Loisirs". Cette salle, installée par M. Goossens, cinéaste professionnel et vice-président de l'AMFRP, permit d'assister à la projection de films ferroviaires fort intéressants prêtés par la section cinématographique de la SNCF.

Mlle Schwindenhammer prononça un discours très écouté pour présenter la nouvelle association et M. Goossens expliqua brièvement le travail qu'avait nécessité la mise en condition des locaux.

Nous ne manquerons pas de suivre l'évolution de ce nouveau club parisien auquel nous présentons tous nos vœux de prospérité.



Mlle Marie-Andrée Schwindenhammer, présidente de l'Association, devant le pupitre particulièrement soigné de son réseau en TT (1/120)

(suite page suivante)

TABLE DES MATIÈRES

33e année - 1970

CHEMINS DE FER RÉELS

	N°	Pages
Sur l'évolution des couleurs des locomotives électriques construites depuis 1945	302	30
De la Bastille à Vincennes, adieux à la vapeur, un embarcadère, 3 stations	303	72
Les "Bidel" de la ligne de Vincennes	303	90
Le dépôt de Nogent-Vincennes, un sujet idéal en HO	304	122
A Tunis, le chemin de fer de La Goulette	303	170
Le chemin de fer forestier d'Abreschwiller	306	230
Le parc moteur de la SNCF - les 141.C Ouest ont vécu	306	256
Le Vivarais : une des plus belles lignes musée d'Europe est inaugurée	307	284
Les dernières vapeur en service à la SNCF	307	309
Pour le chemin de fer touristique de la Lozère	308	330
Chemins de fer touristiques et lignes musée en France	308	341
	312	592
Le dépôt vapeur, ses installations, pour un meilleur réalisme de votre réseau	308	345
	309	405
	310	463
	311	519
	312	577
La 5-030 A1 Bourbonnais remise en état pour le musée du chemin de fer	309	403
Pitié pour le « Canari », la ligne SNCF à voie métrique Villefranche-Latour-de-Carol	310	448
J'ai visité le turbotrain et le nouveau Capitole	311	533
En préface au futur musée du chemin de fer de Mulhouse	312	560

RÉSEAUX MODÈLES

The Dubol's railroad company, ou le réseau HO de Claude Bolling	302	21
Le Haut-Valais en 80 mètres de voie Märklin	303	76
Au club de Nice, le réseau en N de M. Paul Brévard	304	126
Greenvalley and Dryhill Railroad (1er prix du concours 1969)	306	235
Le réseau HO du RMC aux floralies de Caen	308	336
Le réseau des amis du rail d'Annonay	309	395
Le réseau en I de M. Samyn	310	458
Un chemin de fer « musée » au 1/43	312	564

REPORTAGES

Le chemin de fer à l'exposition « les plus beaux jouets du monde » au Bourget	302	11
Paris-Nuremberg (liste télégraphique)	304	encart
Reportage photographique sur les nouveautés 1970 présentées aux derniers salons du jouet	305	173
Une foule en délire pour le centenaire de la ligne d'Annonay	309	392
Le XVIIe congrès MOROP à Copenhague	309	415
	410	454
Pour le centenaire de Paris-Vallorbe-Lausanne	311	510

MODÉLISME

Construisons un pont tournant automatique à présélection	302	26
Construction d'une 141.R fonctionnant à la vapeur au 1/20	302	35
	303	95
	304	142
Les 140.C Est et Ouest sur votre réseau (comment multiplier par 10 la 140.C Jouef)	303	81
	304	129
Le courrier du O : les transmissions de mouvement sur les locomotives électriques	303	84
	305	208
	306	242
Commande funiculaire d'aiguille avec relais téléphonique	303	94
Un nouvel attelage automatique français pour le HO	306	238
Construction de signaux mécaniques à l'échelle HO	307	288
La 030 + 030 du Vivarais vue par l'amateur	307	293
Réalisation d'une 030 Bourbonnais PLM série 1401 à 2457 à partir du modèle Rivarossi	309	402
Adaptation d'une caisse de 231 C Jouef sur châssis Märklin	310	474
Réalisation de voitures longues à essieux à partir de voitures LGB	310	481
La CC 72000 Jouef transformée en prestigieuse CC 21 000 (bicourant)	311	527
Réalisation d'une 230 G Ouest en HO	312	572
La Signalisation, son implantation rationnelle sur le réseau miniature	312	570

TRUCS ET MOYENS

Amélioration de la prise de courant de la 140.C Jouef	303	98
Réalisation d'une BB 25 200 à partir d'une BB 16 000 Jouef	304	134
Treuil pour relevage de réseau « plafond »	310	483

ESSAIS ET PERFORMANCES

En N, le pont tournant Arnold Rapido	307	299
	308	359
Le chariot transbordeur Herkat en N	308	361

ÉLECTRICITÉ - ÉLECTRONIQUE

Retour sur le BATH (précisions et application à une commande centralisée binaire)	306	252
Schémas électriques complets d'un réseau	307	303
	308	357
	309	399
	310	472
	311	516
	312	594
Radiocommande d'une 020 LGB	308	333

MODEL SHOPPING

	N°	Pages
Le I Märklin : locomotive tender 030 BR 80 de la DB	302	40
Nouveautés 70, avant-première	303	97
Röwa : la première Mallet au 1/160 est née (2882 classe Y6b)	304	146
Le Pola-maxi	306	259
La 2D2 5516 Jouef	307	310
La 080 Indiana Harbor Belt de Rivarossi en O (kit de montage)	312	596

LE PLAN DU MOIS

Locomotives électriques 2D2 E 401 et 402 Sud-Ouest (1/87)	302	33
Locomotives tenders 141 TB 401 à 512 Est (1/87)	303	91
Wagon couvert de grande capacité à bogies type Gas 8 16 (1/87)	304	139
Locomotives électriques 2D2 5503 à 5537 Sud-Ouest (1/87)	305	213
Fourgon à bagages à 2 essieux, DKaï, ex Dqm (OCEM 1930) Ouest (1/87)	306	249
Locomotives tenders Mallet 030 + 030 T 401 à 408 du Vivarais (1/43)	307	296
Le dépôt de Nancy-Heillecourt	308	348
Locomotives 030 PLM Bourbonnais, série 1401 à 2457 (1/87)	309	404
Grue hydraulique à col tournant (1/43)	310	479
Pont tournant de 24 mètres (1/87)	311	522
Locomotives tenders Mallet 030 + 030 T 410 à 417 du réseau breton (1/43)	312	582

CATALOGUE DES MODÈLES RÉDUITS FERROVIAIRES FRANÇAIS A L'ÉCHELLE DU HO

VB - Locomotives, série industrielle n° 2100 (suite)	304	135
Lejeune - Locomotives, série artisanale faite main	304	138
VB - Série semi-maquette, trains spéciaux n° 1800 (suite)	306	245
VB - Marchand. semi-maquette, plats n° 1100	308	349

DIVERS

Liste récapitulative des clubs français et étrangers	302	46
Action promotionnelle Loco-Revue "Vacances 70"	307	298 et encart
Petit concours Loco-Revue 1969 : résultats	307	297
Grand jeu-concours Loco-Revue "Vacances 70"	307	307
	311	530
Sondage Loco-Revue juillet-août 1970	308	363
Sondage Loco-Revue : résultats partiels	312	574
Le congrès 1970 de la FFMF à Montélimar	308	366
	309	418
Réception Humbrol à Paris	309	414
La page de la FFMF	310	482
	311	536
	312	601
Loco-Revue jadis et naguère	312	589

petites annonces

CONDITIONS

- Ne peuvent être insérées que les petites annonces accompagnées de leur montant (mandat, chèque ou VP CCP 2081-39 Paris) et correctement libellées (en caractères d'imprimerie pour les noms propres).
- Date limite de réception : le 10 du mois précédant la date d'insertion.
- En cas d'annulation, les petites annonces ne sont pas remboursées.
- Pour recevoir un justificatif, majorer le montant de l'annonce de 3,80 F

TARIF

(TVA 19 % incluse) : Annonces privées : 0,25 F par mot, sigle ou nombre.
Annonces commerciales : 0,50 F par mot, sigle ou nombre.
(Les noms composés ou ayant plus de 15 lettres comptent double).
Domiciliation à la revue : Ajouter la somme de 3,00 F au montant de l'annonce (4,00 F pour une annonce en provenance de l'étranger).
Dans ce cas toute correspondance concernant l'annonce sera transmise à son destinataire par le canal de la revue et sans que celle-ci n'intervienne dans les transactions éventuelles.

VENTE

V1. - A vendre pour HO 2 rails : aiguillages Casadio électro-magnétiques laiton, réf. A 20/80, la paire 10 F ; en courbe, réf. 80/120, la paire 20 F ; nickelés A 20/80, la paire 15 F ; grand rayon A 13/120, la paire 20 F; en courbe, 80/120, la paire 25 F ; franco 100 F. — JACOTIN, 12, rue André-Dal-Sarte, 75 - PARIS (18e).

V.2 - O : voie, accessoires. HO : Cropsy, Fleischmann, Hornby, Jouef, Lilliput, Märklin, PMP, tramways Hamo, VB. N : voie Arnold, matériel américain Atlas. LOCO-REVUE, RMF, plans, catalogues. Pièces Meccano. Scalextric. Listes contre enveloppe timbrée. Ecrire seulement : René GEORGE, 1, rue de la Paix, 78 - CARRIÈRES-SUR-SEINE.

V3. - Vends réseau Märklin, état impeccable, maquettes, signaux, 50 % tarif. — HENNION, 1, avenue d'Aygu, 26 - MONTÉLIMAR.

V4. - Vends 141 P, 131 T, 231, CC, BB, JEP O, accessoires TPR. — DUCLOS, 3, avenue du Forez, 42 - CHAZELLES-SUR-LYON.

V5. - Vends matériel HO toutes marques (Hamo, Rivarossi, Jouef, etc.). Listes contre timbres. — Ecrire B. LAFARGUE, parc Lembeye, esc. 13, 64 - ANGLET.

V6. - Vends au plus offrant, BB 9200 Märklin Hamo (état neuf). Caisse + panto + châssis 2D2 Jep (impeccable). — B. LAFARGUE, parc Lembeye, esc. 13, 64 - ANGLET.

V7. - Vends HO Fulgurex rame PLM, locomotive BLS Ae 6/8 + locomotive Aa 3/6 II. — Ecrire LOCO-REVUE qui transmettra.

V8. - Vends magnifique planche à trains artist. décorée avec matériel roulant. Prix : 2 000,00 F. — MALINOWSKY, 112, rue Moslard, 92 - COLOMBES. Tél. 242-35-80.

V9. - Vends HO matériel neuf, prix intéressant, timbre pour réponse. — SERRE, B.P. 48, 59 - CONDÉ.

V10. - Vends important et complet stock pièces Meccano, excellent état, avec ou sans coffret. — Ecrire LOCO-REVUE qui transmettra.

V11. - Rare : vends à l'état neuf superbe 121 PLM Fulgurex dans son emballage et rame PLM complète. Miniperceuse 12 volts avec ses outils, jamais servi. Anciens numéros Loco-Revue. — Ecrire LOCO-REVUE qui transmettra.